

令和２年度 第２回奈良県渋滞対策協議会

令和３年２月（書面開催）

議 事

議 題

- | | |
|------------------------|-----|
| １．これまでの取り組み状況 | 資料１ |
| ２．最新交通状況 | 資料２ |
| ３．主要渋滞箇所のモニタリング | 資料３ |
| ４．主要渋滞箇所の対策実施状況 | 資料４ |
| ５．主要渋滞箇所における交通需要マネジメント | 資料５ |
| ６．その他 | |

奈良県渋滞対策協議会規約

第 1 章 総 則

（名 称）

第 1 条 本会は、奈良県渋滞対策協議会（以下「本協議会」という。）という。

（目 的）

第 2 条 本協議会は、関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的とする。

（審議事項）

第 3 条 本協議会は、前条の目的を達成するために、次の審査を行う。

- （ 1 ）道路交通渋滞に関する情報収集、データ整理、分析。
- （ 2 ）渋滞対策計画の取りまとめ。
- （ 3 ）その他、本協議会の目的達成に必要な事項。

（構 成）

第 4 条 本協議会は、別紙に掲げる委員をもって組織する。

2．第 3 条の目的を達成するために各号に定める事項について、検討するための地域検討ワーキンググループを設ける。

（役 員）

第 5 条 本協議会に次の役員を置く。

会 長 1 名
副会長 1 名

第 6 条 会長は、本会を代表し、会務を統括する。

会長は、近畿地方整備局奈良国道事務所長をもってあてる。

第 7 条 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代行する。

副会長には、奈良県県土マネジメント部道路建設課長をもってあてる。

（会 議）

第 8 条 本協議会は、必要に応じ会長がこれを招集する。

また、必要に応じて会長は別紙に掲げる委員以外からも本協議会へ参加を求めることができる。

ワーキンググループは、検討内容毎に協議会の構成機関及び基礎自治体等から、関係する機関を招集する。

（専門部会）

第 9 条 必要に応じて詳細な渋滞対策を検討する専門部会を設置することができる。

（事務局）

第 10 条 本協議会の事務局は、近畿地方整備局奈良国道事務所計画課及び奈良県県土マネジメント部道路建設課に置く。

（その他）

第 11 条 本規約によらない場合は、協議することとする。

付 則

この規約は、平成 5 年 6 月 15 日施行
平成 8 年 10 月 4 日改正
平成 9 年 9 月 8 日改正
平成 10 年 9 月 29 日改正
平成 16 年 3 月 23 日改正
平成 20 年 5 月 20 日改正
平成 21 年 3 月 24 日改正
平成 24 年 7 月 9 日改正
平成 26 年 6 月 25 日改正
平成 28 年 8 月 4 日改正
平成 29 年 8 月 24 日改正
平成 30 年 8 月 8 日改正
令和 2 年 8 月 24 日改正

別 紙

奈良県渋滞対策協議会委員

所 属		役 職	備 考
	奈良県道路利用者会議	会長	
	一般財団法人奈良県ビジターズビューロー	事務局長	
	奈良経済同友会	代表幹事	
	国土交通省 近畿運輸局 奈良運輸支局	支局長	
	奈良県警察本部 交通部 交通企画課	交通部参事官 交通企画課長	
	奈良県警察本部 交通部 交通規制課	交通規制課長	
	奈良県 県土マネジメント部 道路建設課	道路建設課長	
	西日本高速株式会社 関西支社 保全サービス事業部 交通計画課	交通計画課長	
	国土交通省 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課	道路計画第二課長	
	国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所	所長	

会長、 副会長

【事務局】

国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 計画課
奈良県 県土マネジメント部 道路建設課

令和2年度 第2回 奈良県渋滞対策協議会

【これまでの取組状況】

令和3年2月

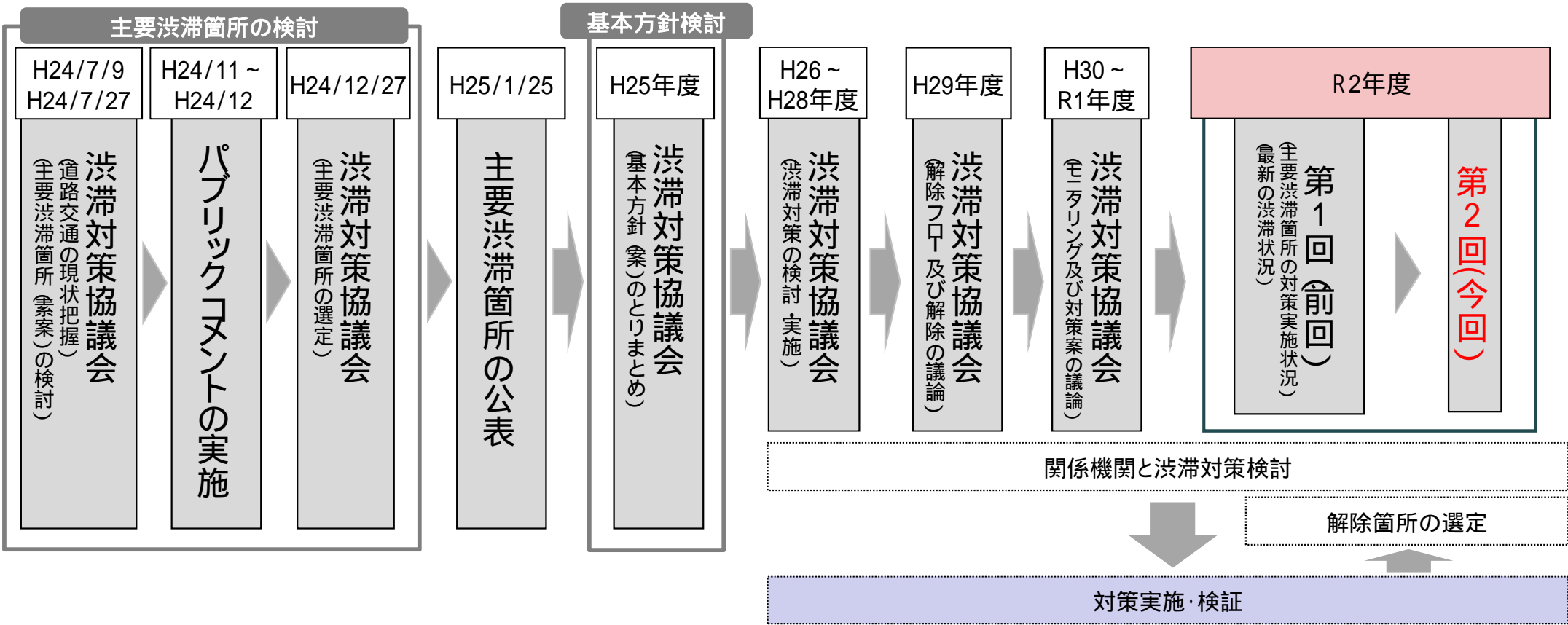
これまでの検討経緯

渋滞対策協議会の目的

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ（高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月）」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
民間プローブデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

関係機関との連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

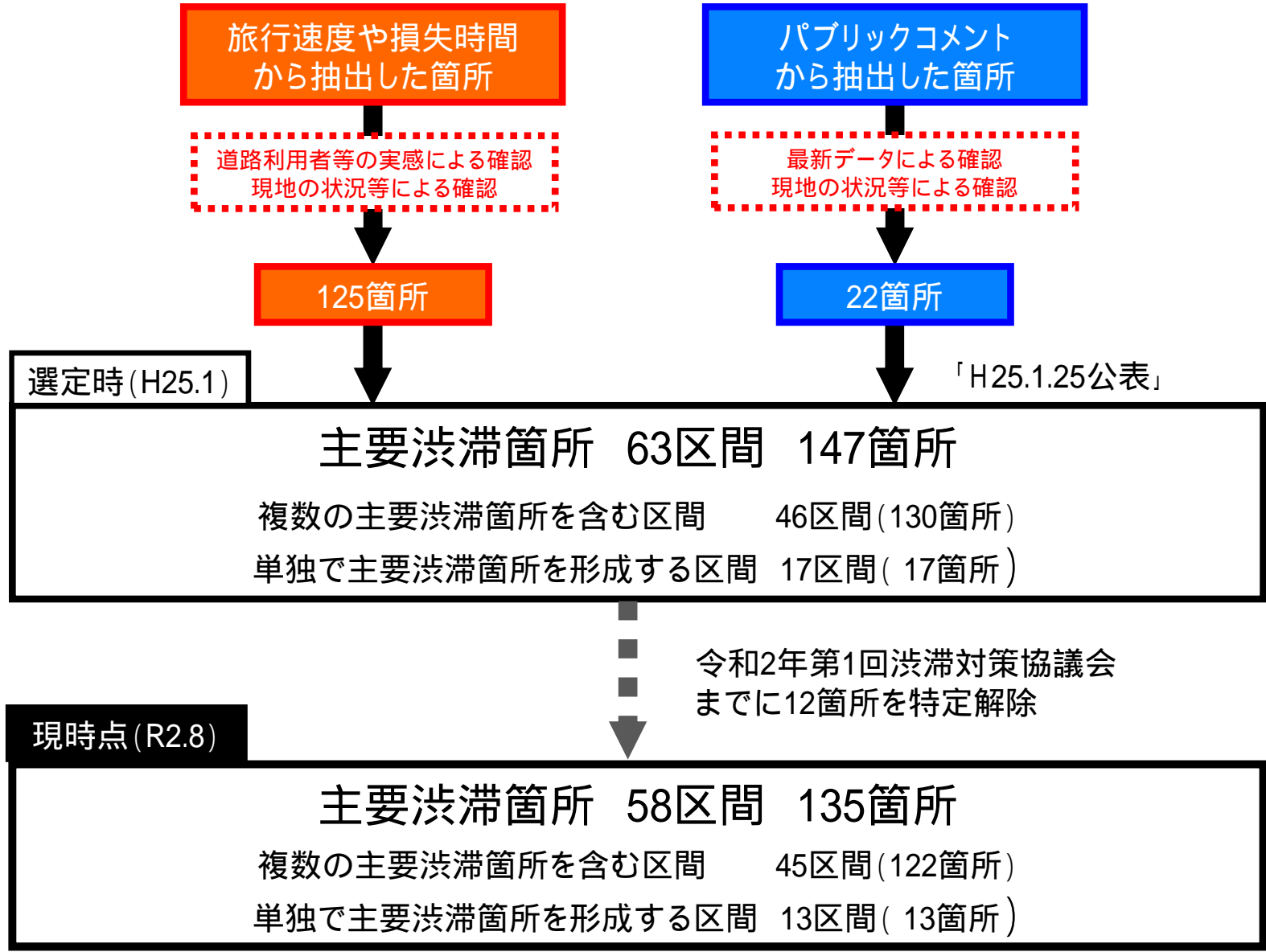
渋滞対策の検討経緯



主要渋滞箇所の最新状況【主要渋滞箇所の箇所数】

・主要渋滞箇所数は、渋滞対策等の実施により選定時147箇所から現時点(R3.2)で135箇所となっている。

《現時点の主要渋滞箇所数》

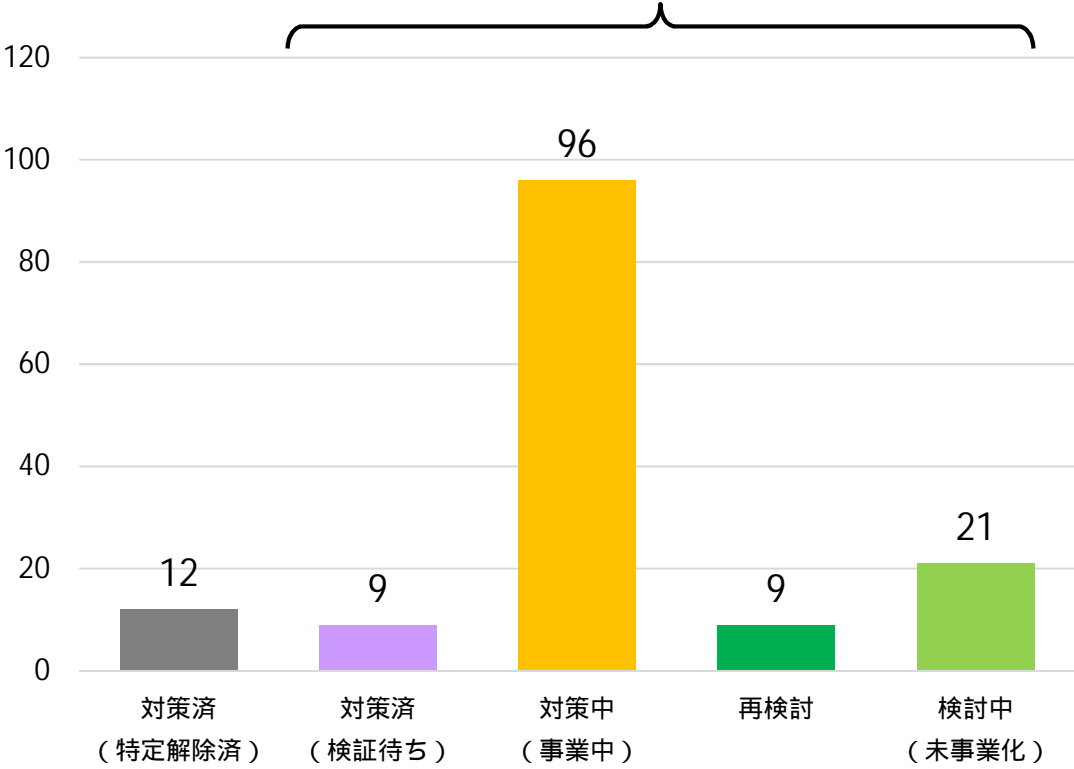


主要渋滞箇所の最新状況【主要渋滞箇所の対策進捗状況】

・現時点では、対策後の検証待ちが9箇所。その他多くの箇所が対策中となっている。

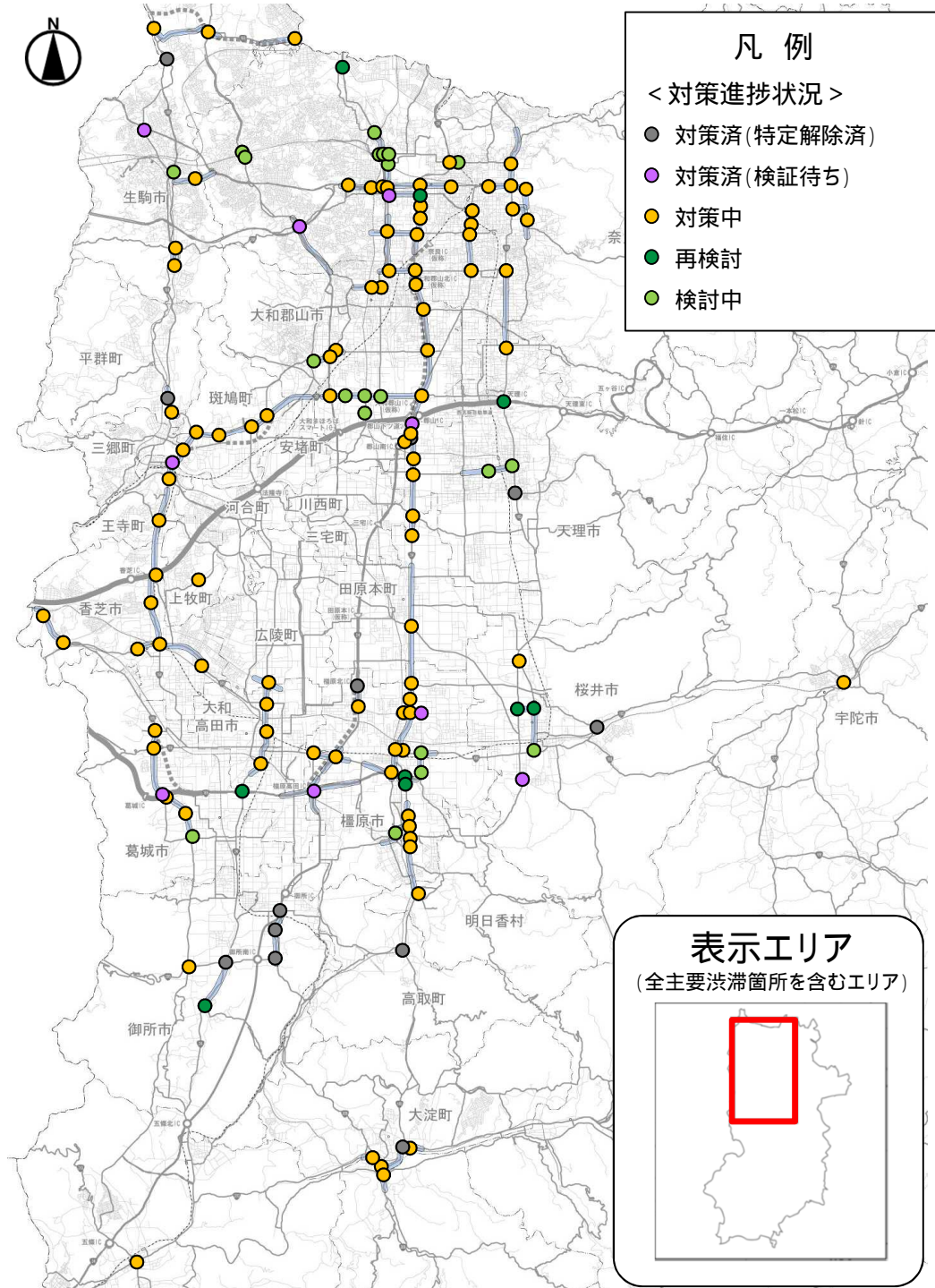
《令和2年度第1回協議会時の対策実施状況》

奈良県主要渋滞箇所数：135箇所



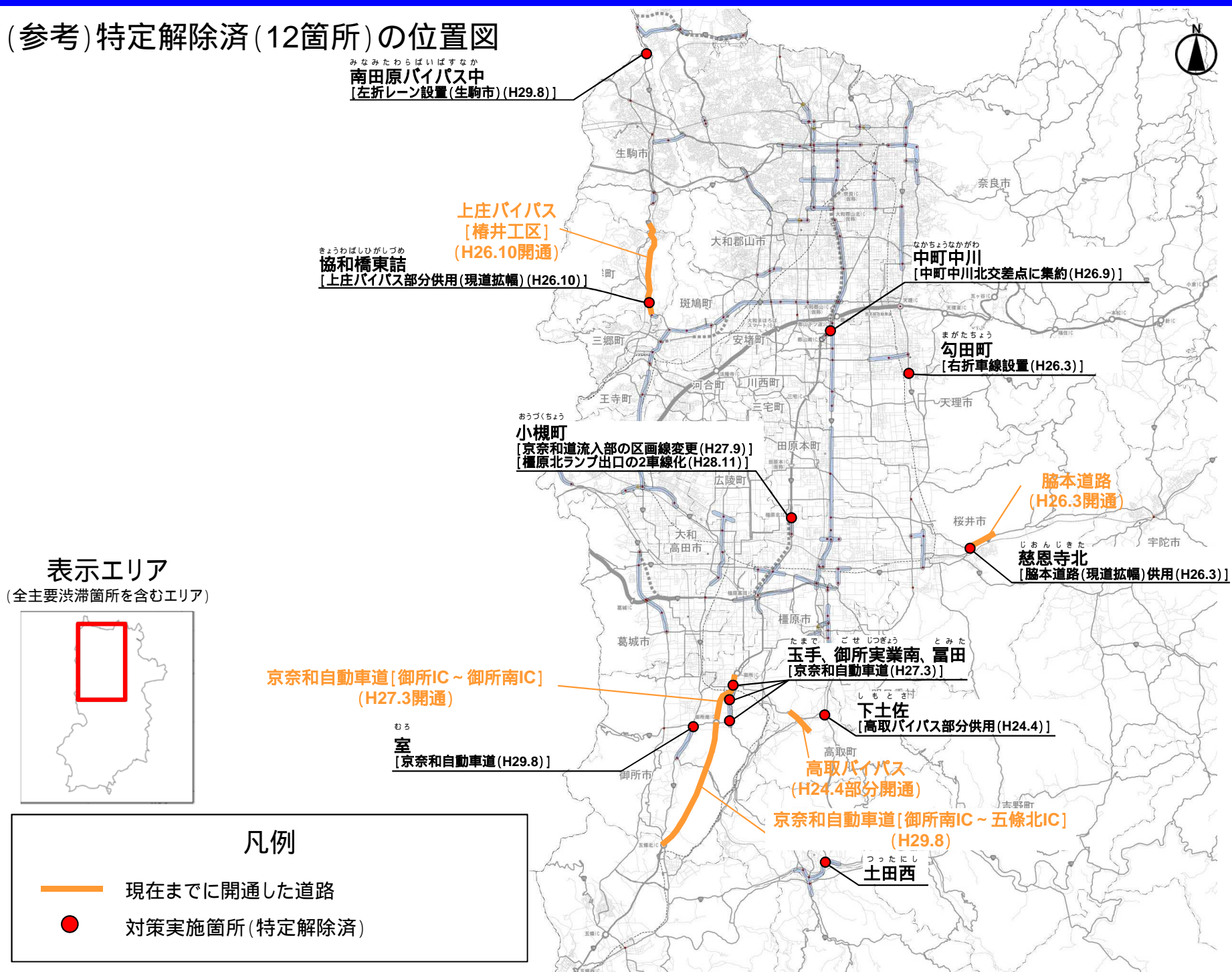
対策済とした12箇所について主要渋滞箇所から解除
協和橋東詰、中町中川、玉手、御所実業南、富田、慈恩寺北、下土佐、勾田町、土田西、南田原バイパス中、室、小槻町
→主要渋滞箇所数が147箇所から135箇所に

対策実施後の検証待ち箇所 (9箇所)
対策後2年以降：南六条町、新堂ランプ、三条大路5丁目、太田南、王寺跨線橋北
〃 1年以内：砂茶屋橋東詰、葛本町東、生駒IC (北)、安部木材団地5号



主要渋滞箇所の最新状況【主要渋滞箇所の対策進捗状況】

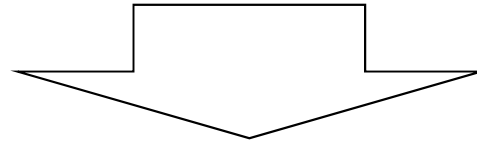
(参考) 特定解除済(12箇所)の位置図



前回協議会の議事と本会議の議題

《前回の議事》

- 主要渋滞箇所における対策の進捗状況を確認。
- 主要渋滞箇所のモニタリングについては、新型コロナウイルスによる観光や通勤などの交通状況の変化を把握する必要がある。



《本日の議題》

- 最新交通状況
- 主要渋滞箇所のモニタリング 検証待ちのうち、対策後2年目以降の5箇所を現状確認
- 主要渋滞箇所の対策実施状況
- 主要渋滞箇所における交通需要マネジメント

令和2年度 第2回 奈良県渋滞対策協議会

【最新交通状況】

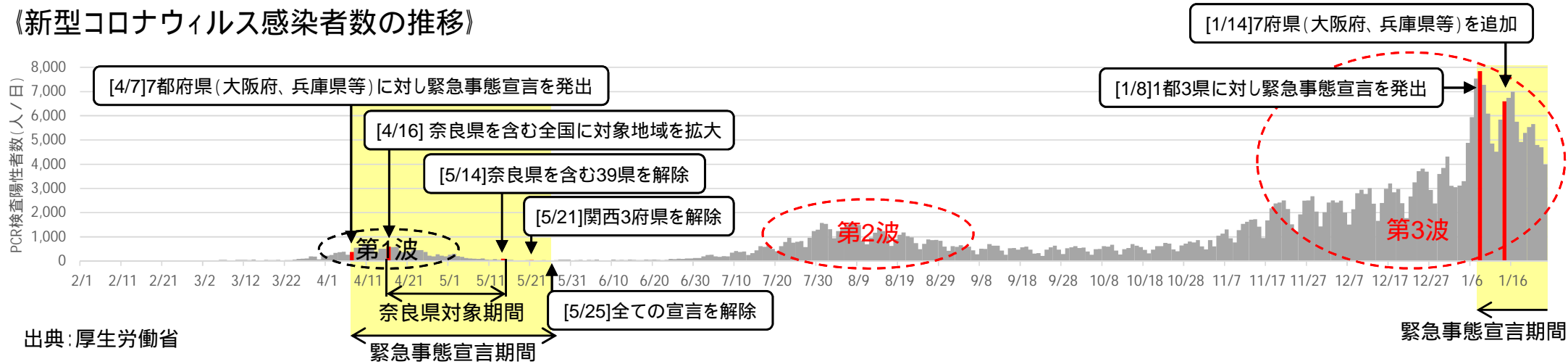
令和3年2月

新型コロナウイルス感染による交通影響分析の観点

< 新型コロナウイルス感染者数の動向 >

- ・新型コロナウイルス感染拡大(以下:「コロナ感染症」とする)を受け、令和2年4月7日に特定の7都道府県に対し緊急事態宣言が発出され、4月16日に全国へ拡大。これに伴い都道府県を跨ぐ移動や不要不急の外出の自粛が要請された。
- ・その後、感染者数が減少傾向となったため、令和2年5月25日に緊急事態宣言を解除。
- ・解除後は、再び感染者数の増加がみられ、第2波(8月頃)や第3波(11月頃)が到来し、感染拡大がみられる。

《新型コロナウイルス感染者数の推移》



< 新型コロナウイルスによる交通影響分析の観点 >

- ・前会で意見にあったように、コロナ感染症による影響が、主に観光や通勤等の交通に出ており、結果、県下の交通にも波及しているものと想定。
- ・依然として感染者数が増加する中で、通勤・勤務・観光等の形態が変化しているとともに、人流も変化していることが想定されるため、道路交通への影響を分析

【分析の観点】

- 主要幹線道路における交通量への影響
- 主要市域における交通量への影響
- 公共交通(バス)の利用状況を踏まえた観光・通勤交通への影響

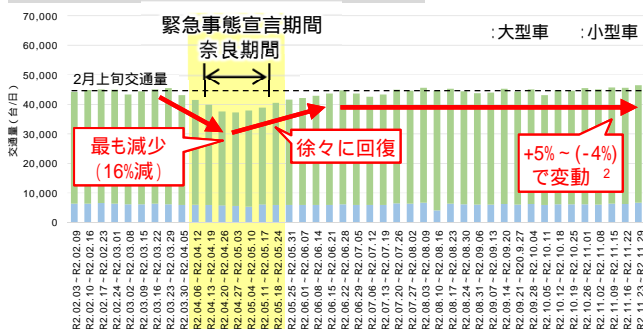
今後に向けて

- ・コロナ感染症による交通への影響は、第3波もあり、依然として残っていると推測。
- ・業務、生活形態の変化に伴い、県下の交通にも影響。
- ・引き続き、新型コロナウイルスによる交通への影響をモニタリングを実施。

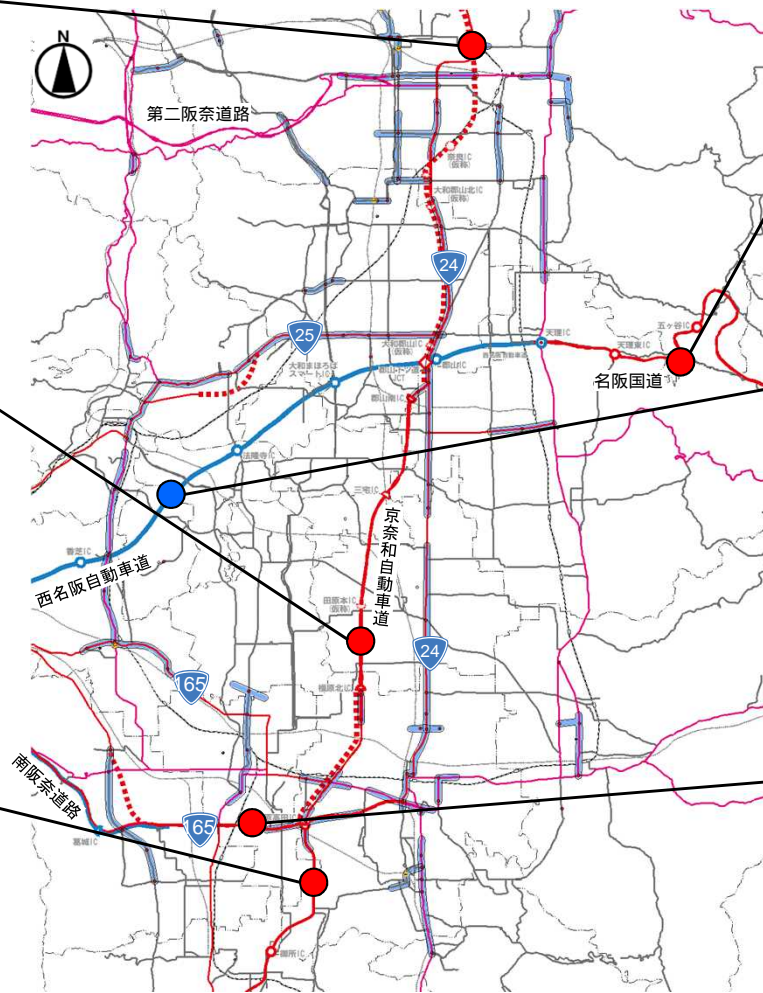
主要幹線道路における交通量への影響(平日の週平均日交通量¹の推移)

- ・平日は、各観測地点において緊急事態宣言期間中(4/6~5/25)に交通量が減少していたが、解除後、交通量は回復傾向。多少のバラツキはあるものの、11月末時点で宣言前(2月上旬)の交通量に近づきつつある。
- ・県内道路の東西軸である名阪国道~西名阪道では、南北軸の京奈和道に比べて交通量の回復が早い傾向がみられた。

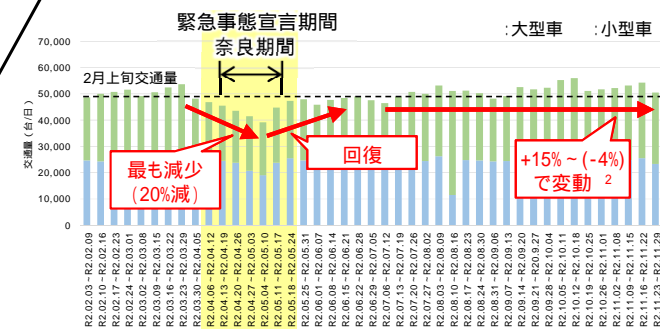
国道24号(奈良市法華寺)



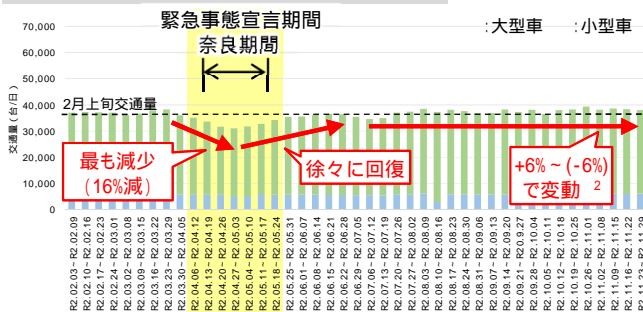
《直轄国道の交通量観測地点》



名阪国道(五ヶ谷~天理東)

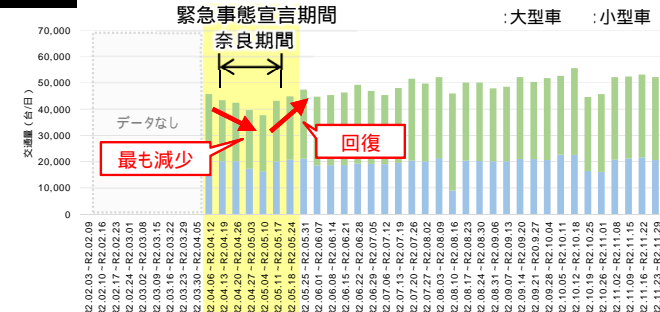


京奈和道(田原本~橿原北)



参考

(西名阪道(香芝~法隆寺))



京奈和道(橿原高田~御所)



大和高田BP(東室~勝目)

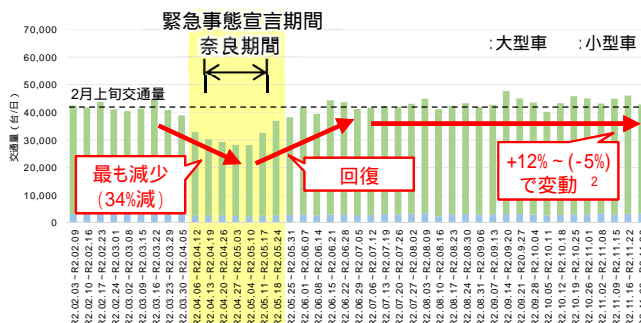


- 1: 各週における平日の平均日交通量
使用データ...常時観測交通量データ(R2.2.3~R2.11.29)
- 2: 2月上旬(R2.2.3~R2.2.29)に対する解除後(R2.7.6~R2.11.29)の交通量増減割合

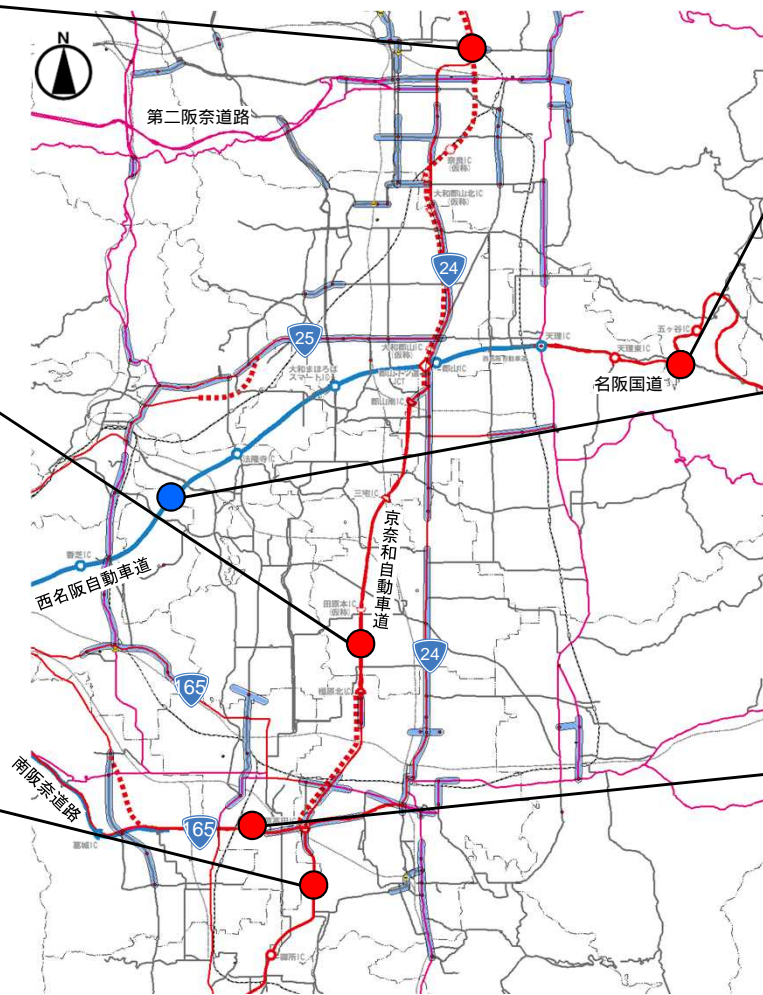
主要幹線道路における交通量への影響(休日の週平均日交通量¹の推移)

・平日と同じく各観測地点で緊急事態宣言期間中(4/6~5/25)に減少していた交通量が解除後は回復傾向。11月末時点で宣言前(2月上旬)の交通量に近づきつつあるが、以前より増えている箇所もみられるなど、交通量にバラツキがみられた。

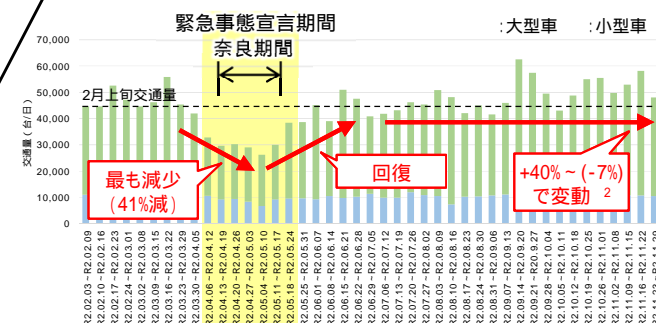
国道24号(奈良市法華寺)



《直轄国道の交通量観測地点》



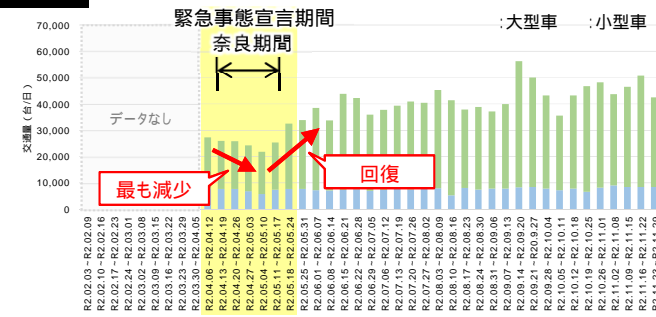
名阪国道(五ヶ谷～天理東)



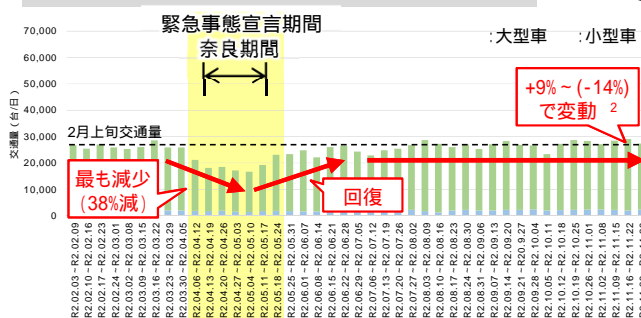
京奈和道(田原本～橿原北)



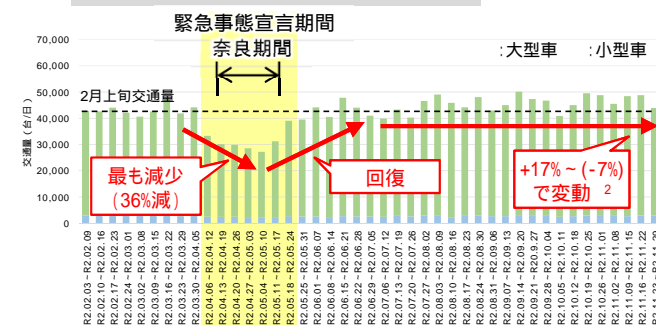
参考 (西名阪道(香芝～法隆寺))



京奈和道(橿原高田～御所)



大和高田BP(東室～勝目)



- 1: 各週における休日の平均日交通量
使用データ...常時観測交通量データ(R2.2.3～R2.11.29)
- 2: 2月上旬(R2.2.3～R2.2.29)に対する解除後(R2.7.6～R2.11.29)
の交通量増減割合

主要幹線道路における交通量への影響(平日の週平均日交通量¹の推移)

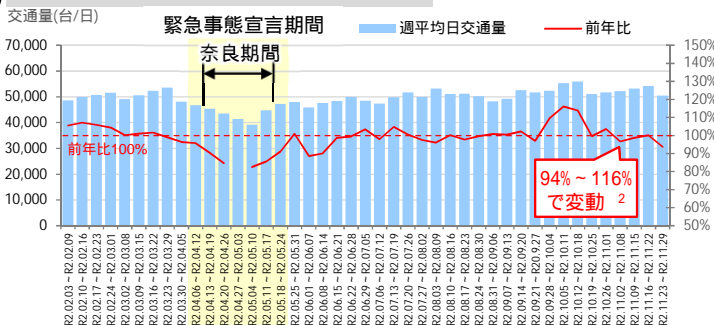
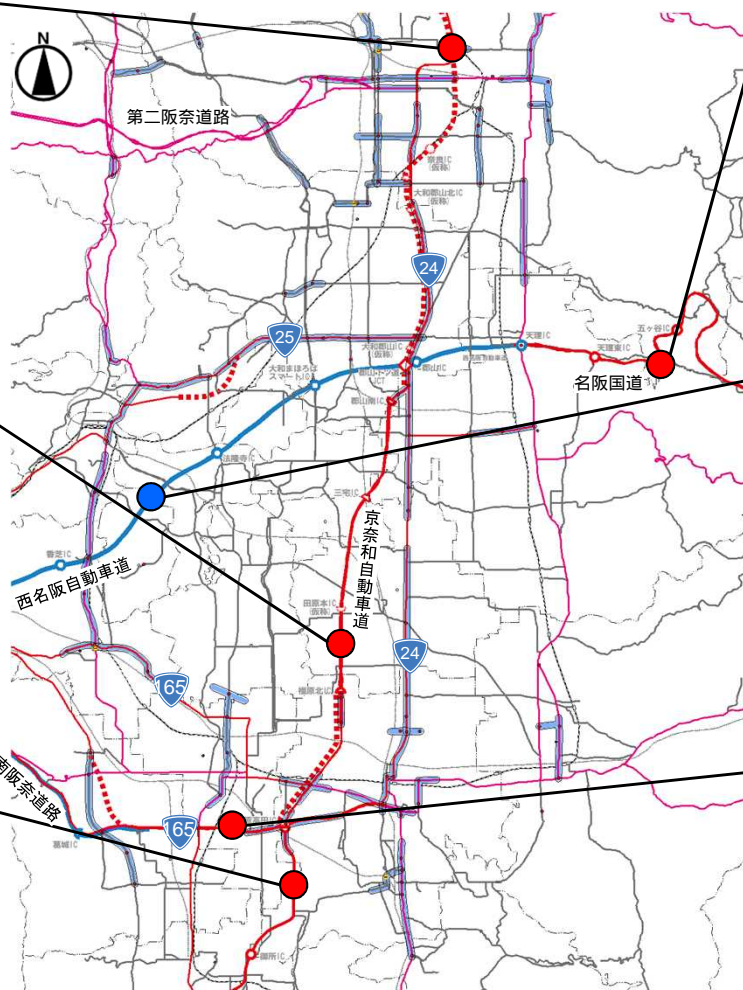
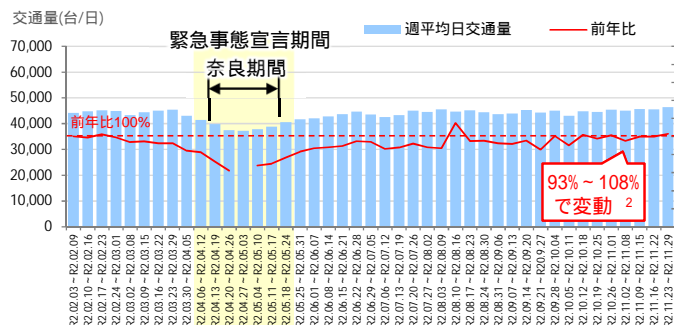
・平日は、各観測地点において緊急事態宣言期間中(4/6~5/25)は交通量が減少していたが、解除後は回復傾向。多少のバラツキがあるものの、11月末時点で概ね前年の交通量に近づきつつある。

〔交通量(平日)前年との比較〕

国道24号(奈良市法華寺)

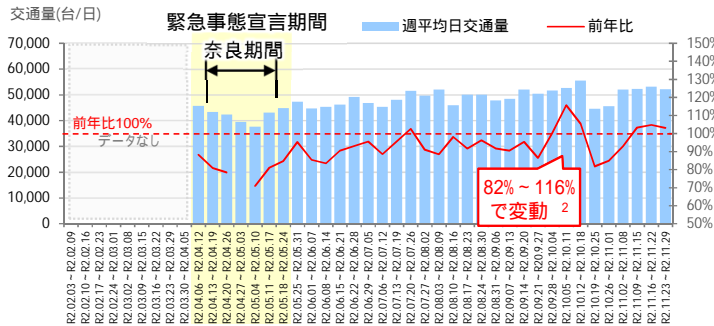
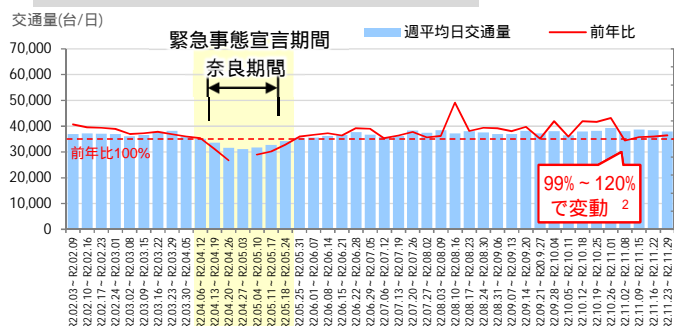
《直轄国道の交通量観測地点》

名阪国道(五ヶ谷~天理東)



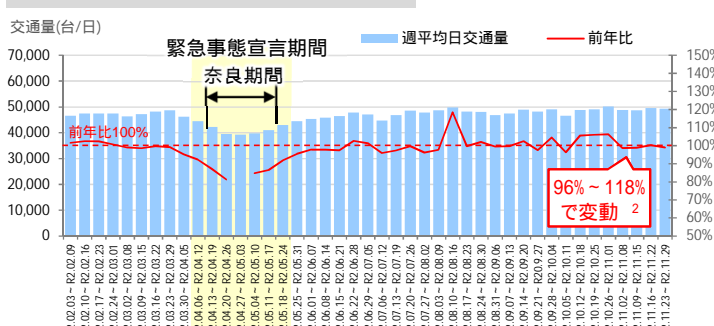
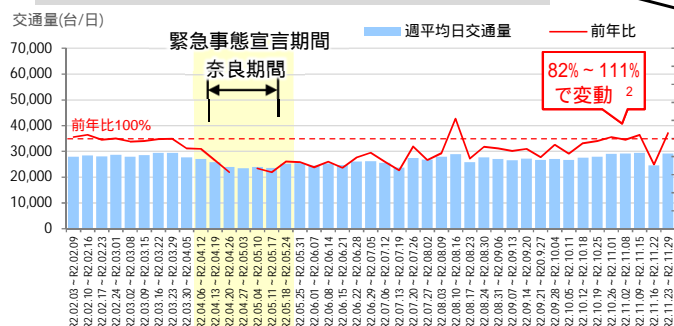
京奈和道(田原本~檀原北)

参考 《西名阪道(香芝~法隆寺)》



京奈和道(檀原高田~御所)

大和高田BP(東室~勝目)



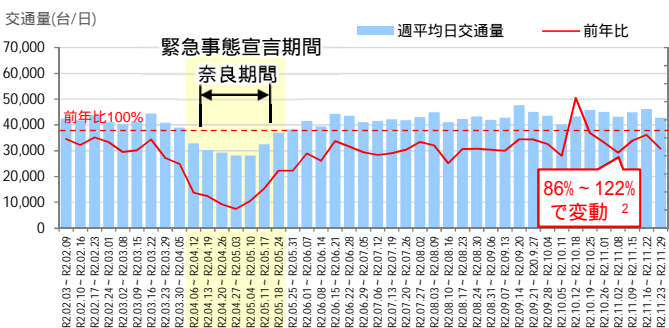
- 各週における平日の平均日交通量
使用データ...常時観測交通量データ(R2.2.3~R2.11.29)
- 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 前年比のR1.4.27~R1.5.3は全て休日のためデータなし。

主要幹線道路における交通量への影響(休日の週平均日交通量¹の推移)

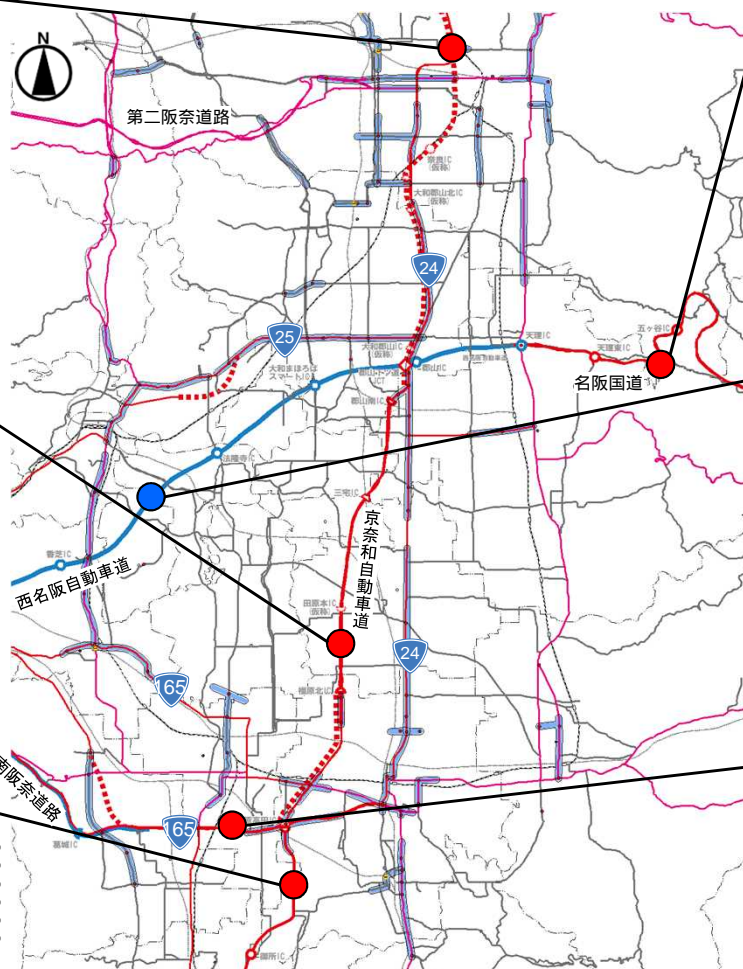
・平日と同じく各観測地点において、緊急事態宣言期間中(4/6~5/25)は交通量が最も減少。解除後は回復傾向にあるが、11月末時点でも前年に比べ9割程度の箇所が多く、バラツキが大きくなっている。

〔交通量(休日)前年との比較〕

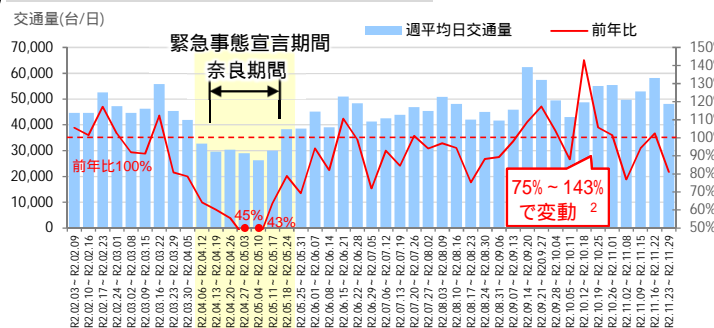
国道24号(奈良市法華寺)



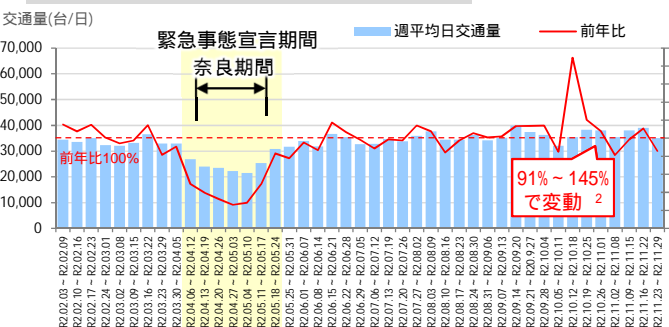
《直轄国道の交通量観測地点》



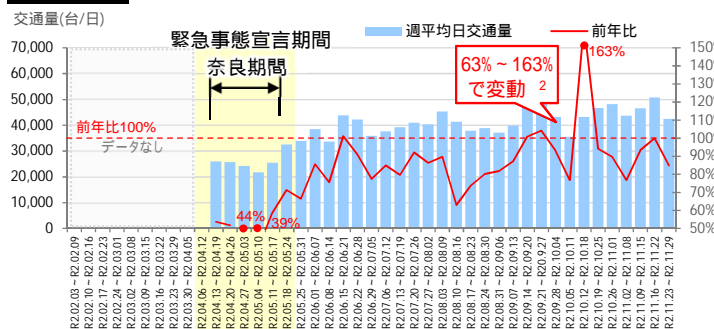
名阪国道(五ヶ谷~天理東)



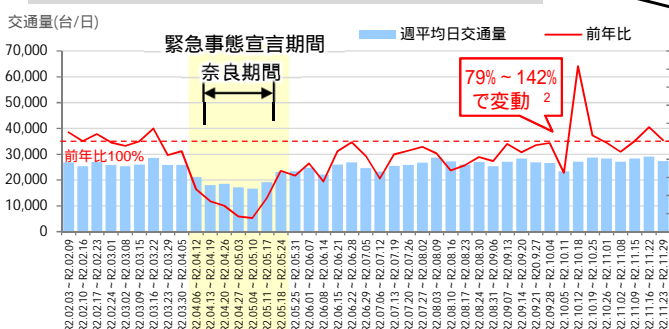
京奈和道(田原本~檀原北)



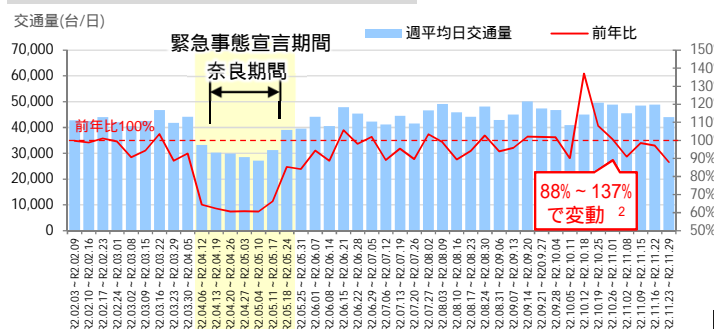
参考 《西名阪道(香芝~法隆寺)》



京奈和道(檀原高田~御所)



大和高田BP(東室~勝目)



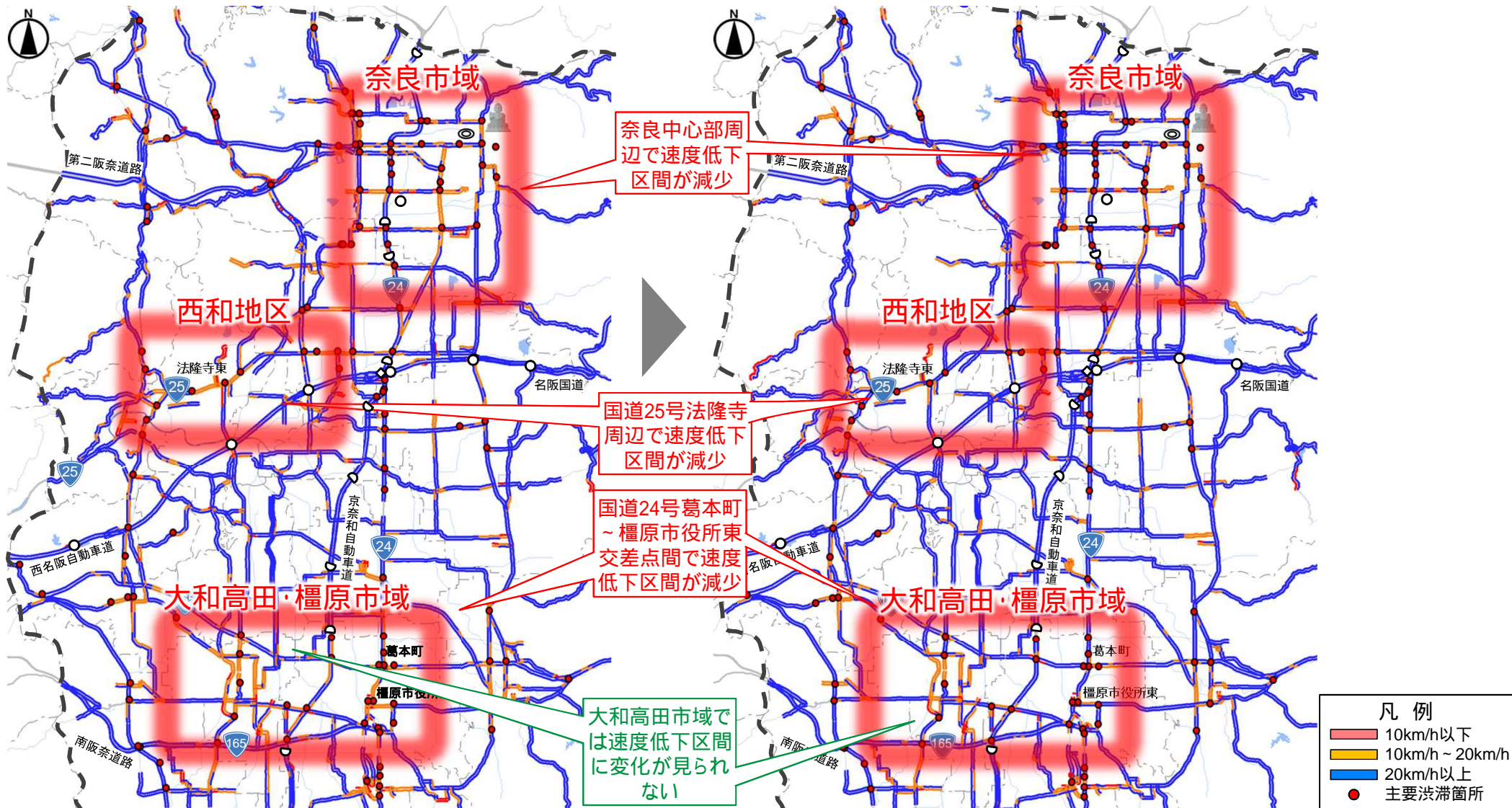
- 1: 各週における休日の平均日交通量
使用データ... 常時観測交通量データ(R2.2.3~R2.11.29)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているため前年比が比較的高くなっている。

主要市域における交通量への影響(緊急事態宣言中の速度変化状況)

- ・緊急事態宣言前後において、旅行速度の変化状況を確認したところ、比較的に鉄道・バスの駅や企業や商店等が集積する「奈良市域」や「西和地区」、「橿原市域」の地区で速度向上。
- ・要因として、緊急事態宣言にともなう交通量の減少により、普段交通が集中する各地区の主要路線において走行しやすくなったものと考えられることから、それぞれの地区において、交通状況について確認を行った。

《宣言前(R2.2.6-R2.3.24)のタピーク時の平均速度》

《宣言中(R2.4.7-R2.5.24)のタピーク時の平均速度》

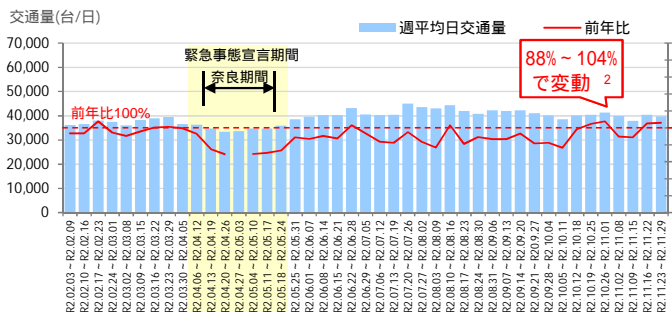


使用データ: 宣言前ETC2.0データ(R2.2.6-R2.3.24)の平日 宣言中ETC2.0データ(R2.4.7-R2.5.24)の平日

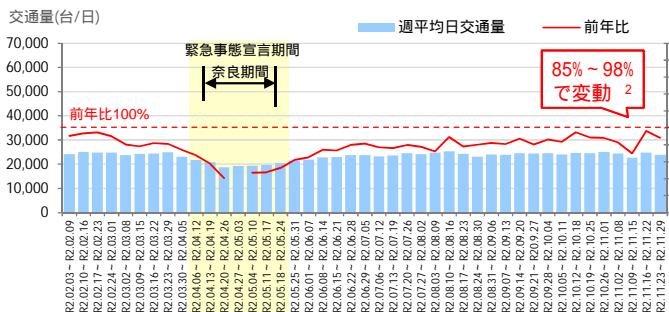
主要市域における交通量への影響(奈良市域の平日週平均交通量の推移)

- ・宣言中(4/20~4/26)の奈良市域における、平日の交通量は減少(前年比70%~90%)がみられ、特にJR奈良駅や奈良県庁周辺の国道369号や木津横田線での比較的に減少割合が高い。
- ・解除後は各地点で交通量が回復傾向であるが、JR奈良駅周辺を中心に全体的に、11月末時点までで前年比90%程度。

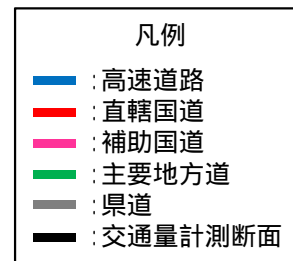
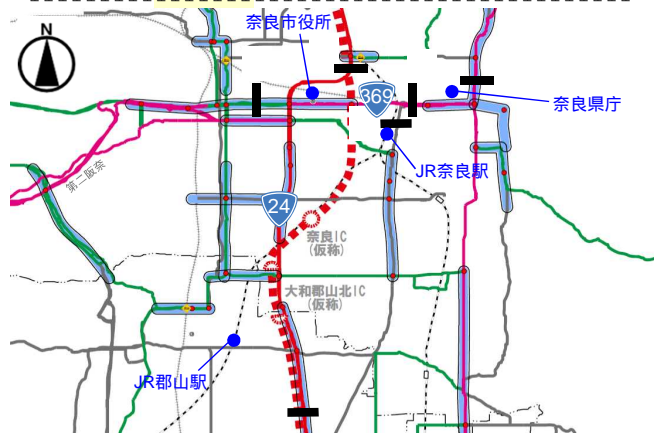
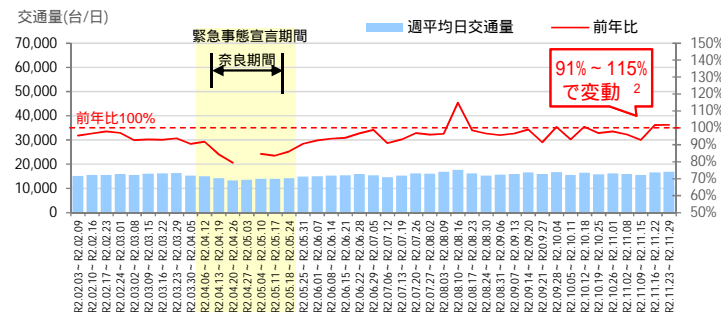
奈良生駒線(東西方向)



国道369号(東西方向)

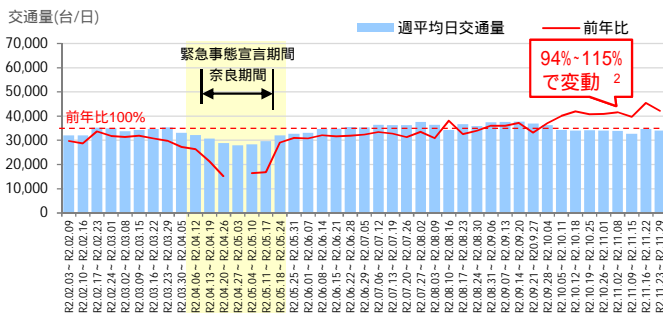


国道369号(南北方向)

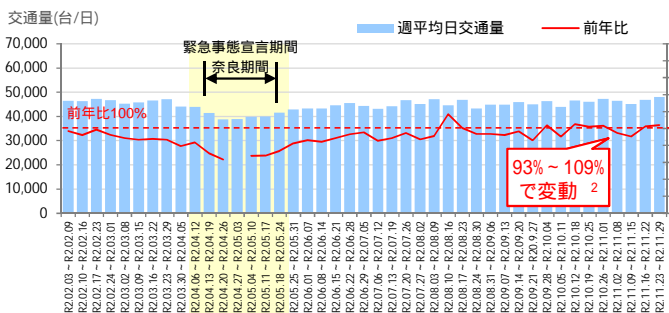


- 1: 使用データ: R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工(公益財団法人日本道路交通情報センター)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: 前年比のR1.4.27~R1.5.3は全て休日のためデータなし。

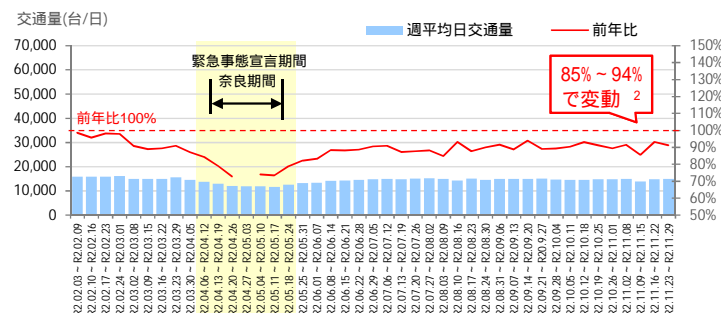
国道24号(下三橋町付近)(南北方向)



国道24号(法蓮町付近)(南北方向)



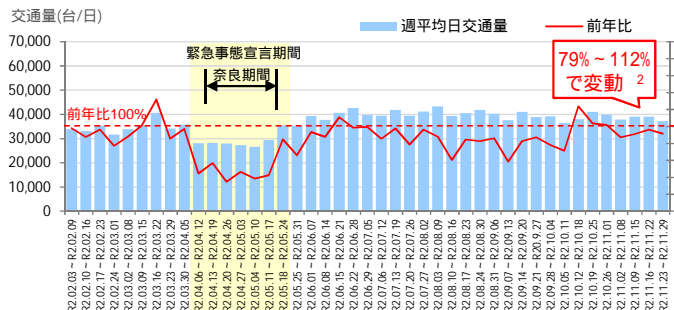
木津横田線(南北方向)



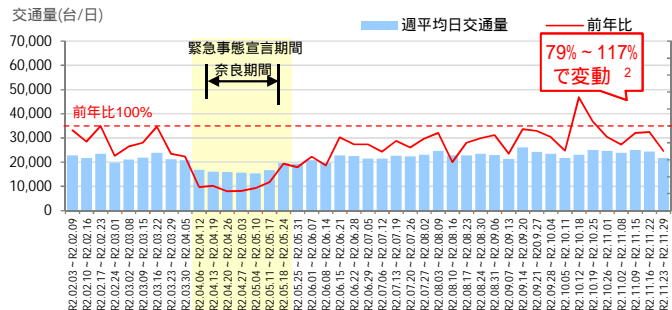
主要市域における交通量への影響(奈良市域の休日週平均交通量の推移)

- ・休日は、平日と同じく宣言中のゴールデンウィーク前後に交通量が最も減少(前年比60%~80%)している。
- ・解除後は各地点で交通量が回復傾向ではあるが、平日と同様でJR奈良駅周辺を中心に、前年比90%程度で推移。

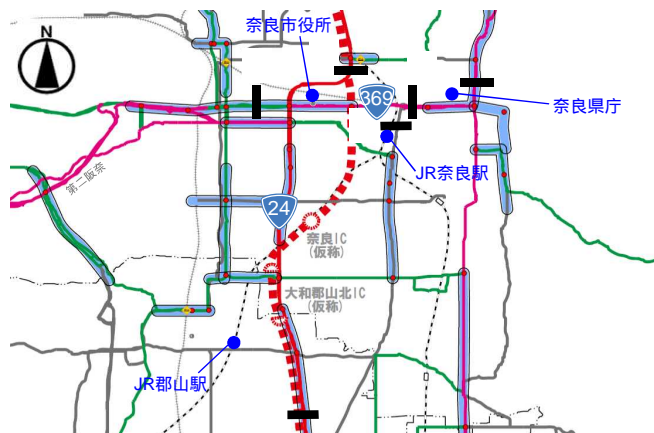
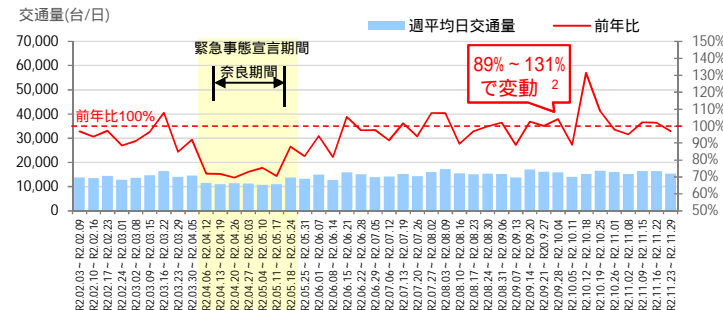
奈良生駒線[東西方向]



国道369号[東西方向]



国道369号[南北方向]

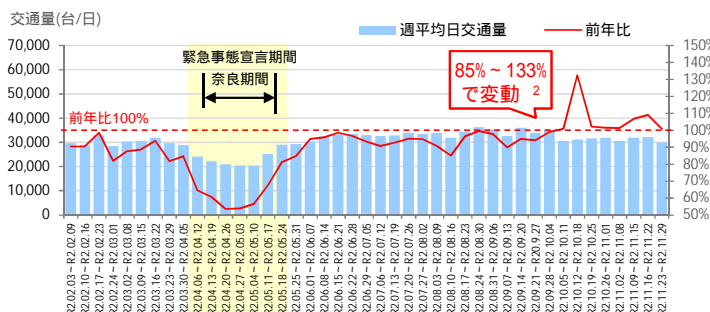


凡例

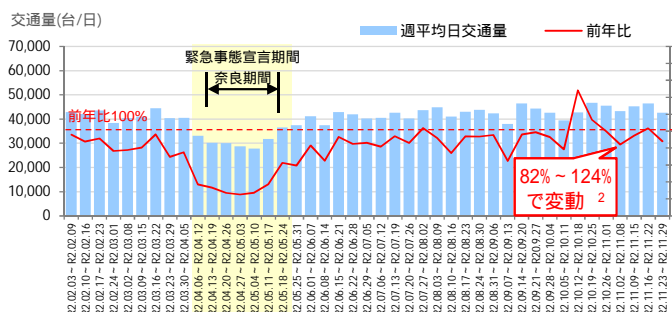
■	高速道路
■	直轄国道
■	補助国道
■	主要地方道
■	県道
■	交通量計測断面

- 1: 使用データ: R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工(公益財団法人日本道路交通情報センター)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているため前年比が比較的高くなっている。

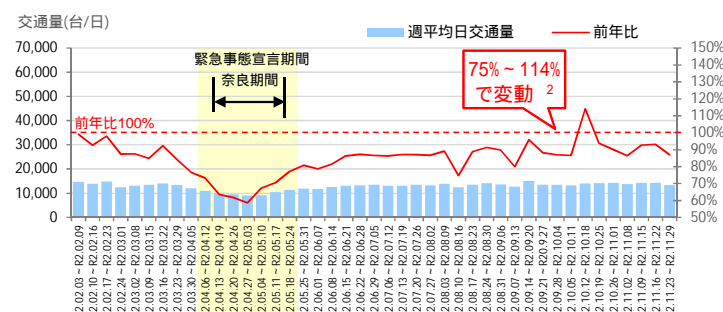
国道24号(下三橋町付近)[南北方向]



国道24号(法蓮町付近)[南北方向]



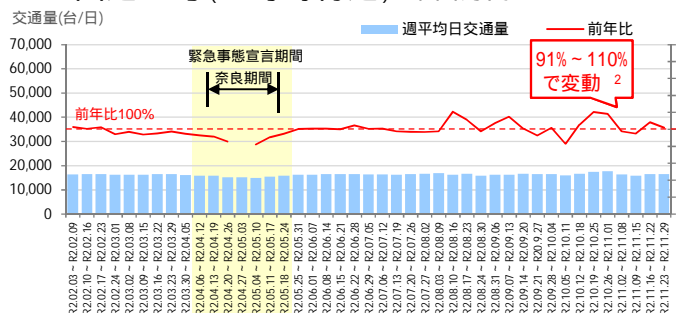
木津横田線[南北方向]



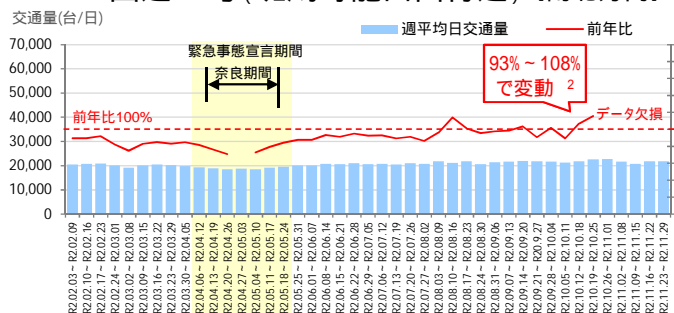
主要市域における交通量への影響(西和地区の平日週平均交通量の推移)

- ・宣言中(4/20~4/26)の西和地区における、平日の交通量は減少(前年比80~90%)がみられ、特に、国道25号では比較的に減少割合が低い。
- ・解除後は、国道25号を中心に前年の交通量と大差無い状況であり、各路線においても同様の状況。

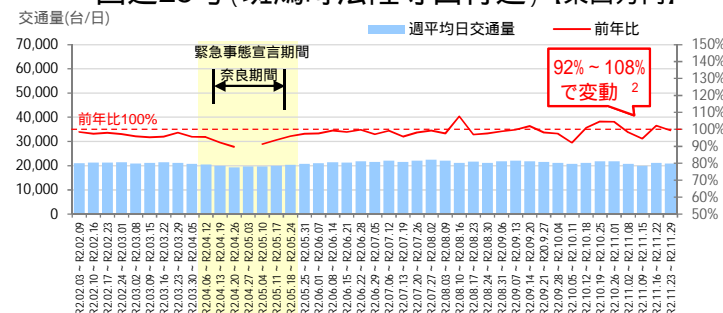
国道25号(王寺町付近)【東西方向】



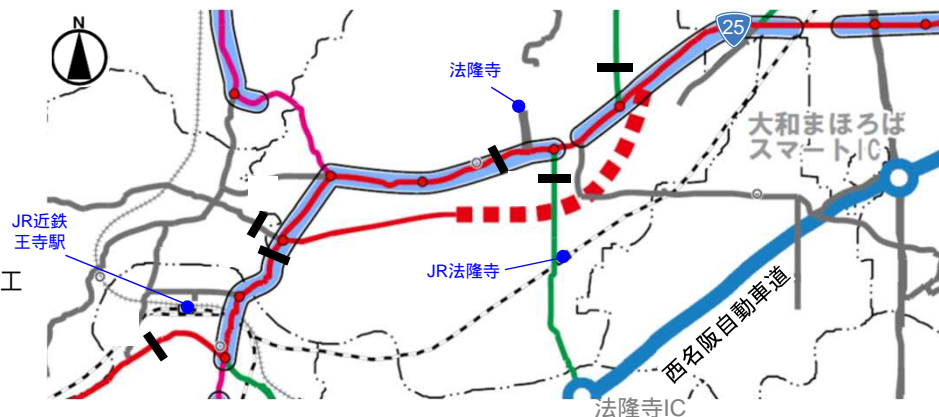
国道25号(斑鳩町龍田西付近)【南北方向】



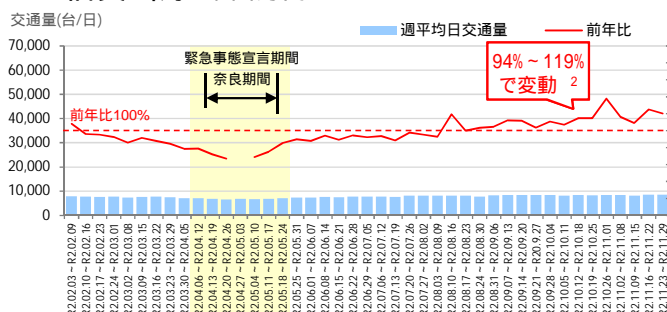
国道25号(斑鳩町法隆寺西付近)【東西方向】



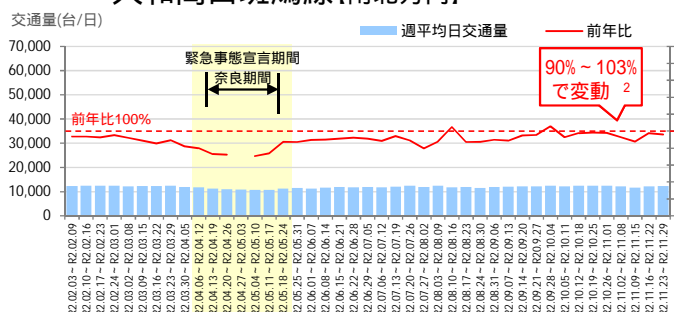
- 1: 使用データ: R1.2~11, R2.2~11の「断面交通量情報」を加工(公益財団法人日本道路交通情報センター)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: 前年比のR1.4.27~R1.5.3は全て休日のためデータなし。



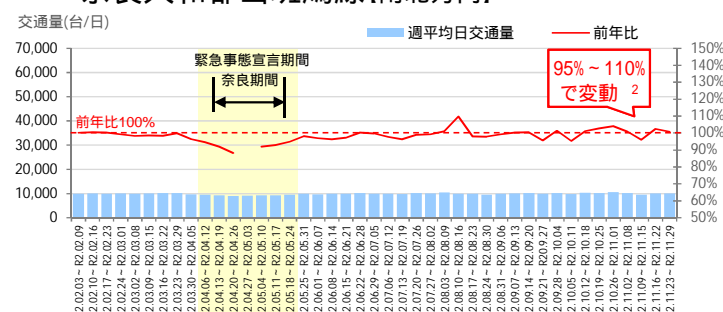
信貴山線【東西方向】



大和高田斑鳩線【南北方向】



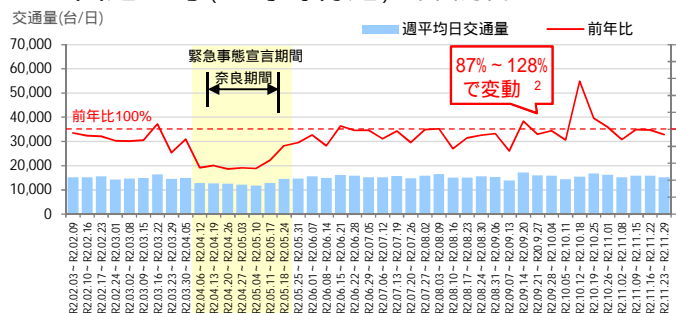
奈良大和郡山斑鳩線【南北方向】



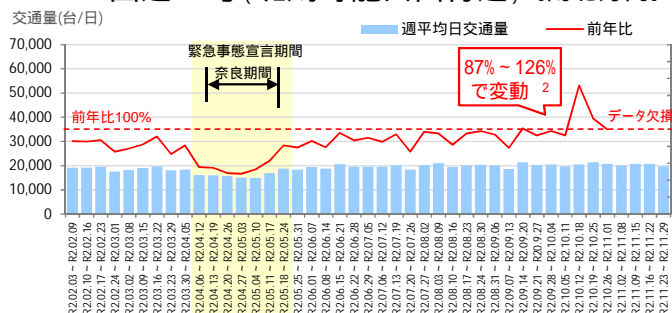
主要市域における交通量への影響(西和地区の休日週平均交通量の推移)

- ・平日と同じく宣言中のゴールデンウィーク前後に交通量が最も減少(前年比70%~80%)している。
- ・解除後は、各地点で交通量が回復傾向であり、前年の交通量に戻りつつあるが、前年の交通量を超える箇所は少なく、前年比率の増減にもバラツキがある路線が見られる。

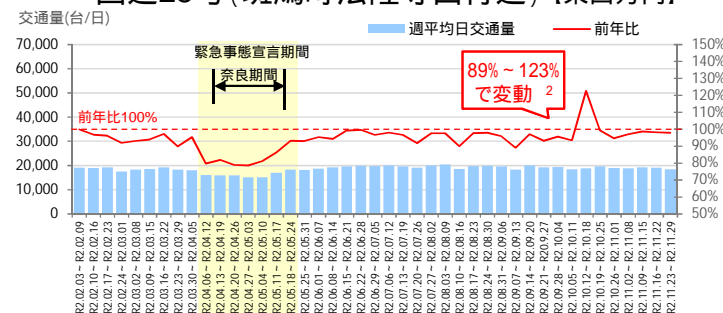
国道25号(王寺町付近)【東西方向】



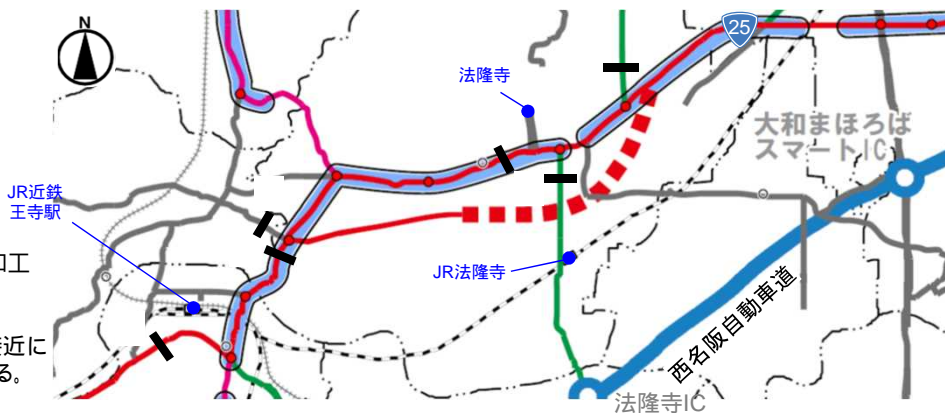
国道25号(斑鳩町龍田西付近)【南北方向】



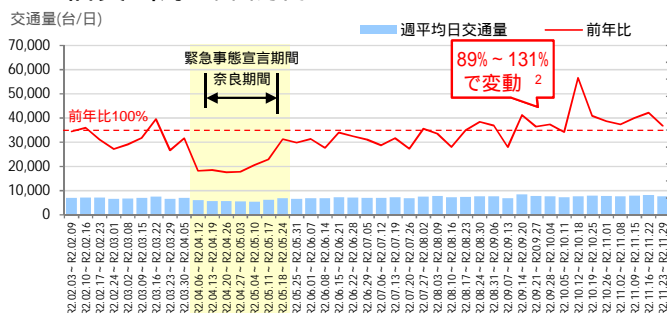
国道25号(斑鳩町法隆寺西付近)【東西方向】



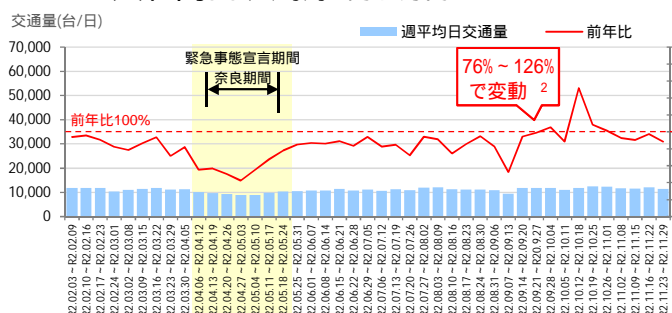
- 1: 使用データ: R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工(公益財団法人日本道路交通情報センター)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているため前年比が比較的高くなっている。



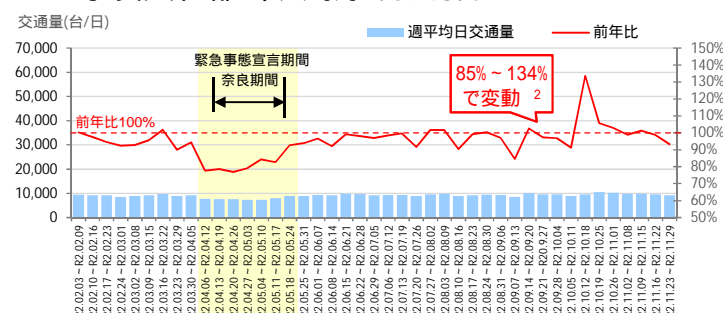
信貴山線【東西方向】



大和高田斑鳩線【南北方向】

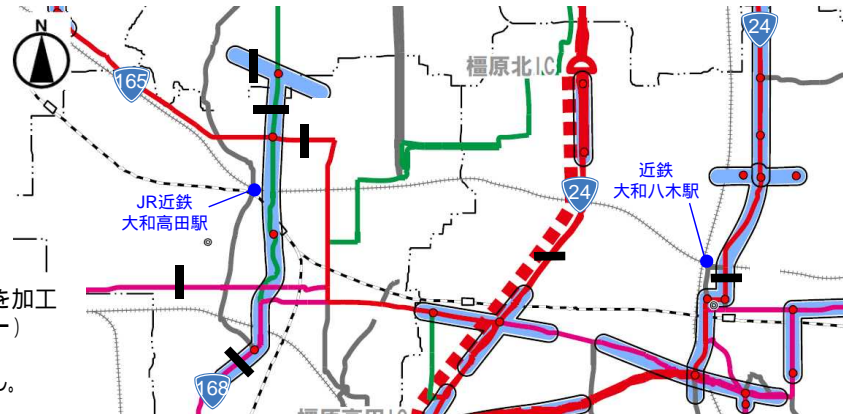
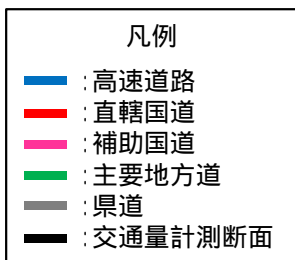
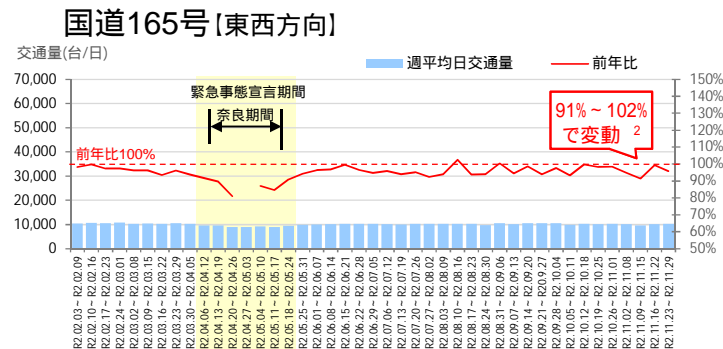
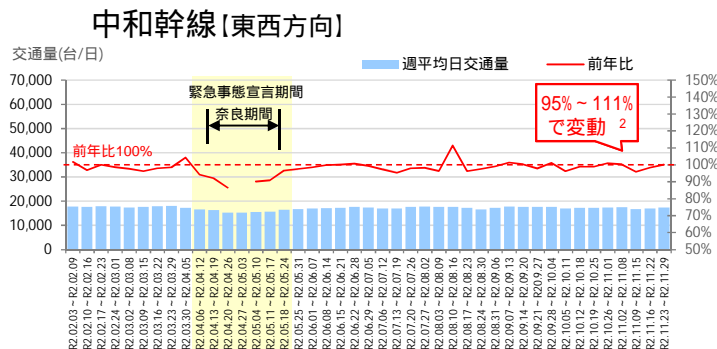
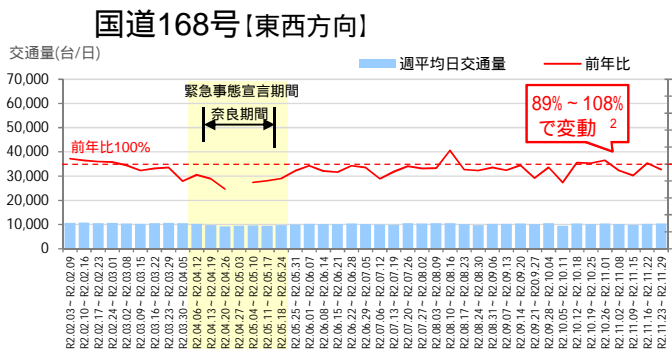


奈良大和郡山斑鳩線【南北方向】

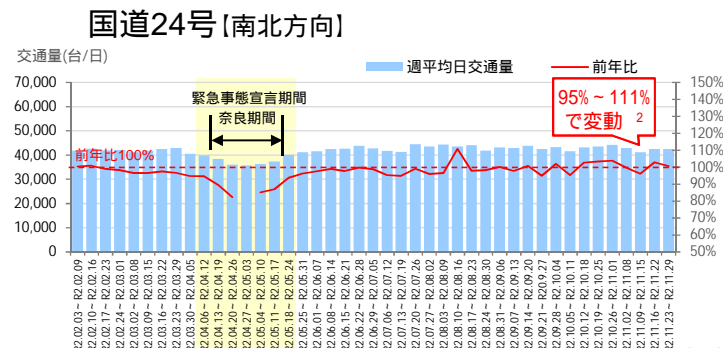
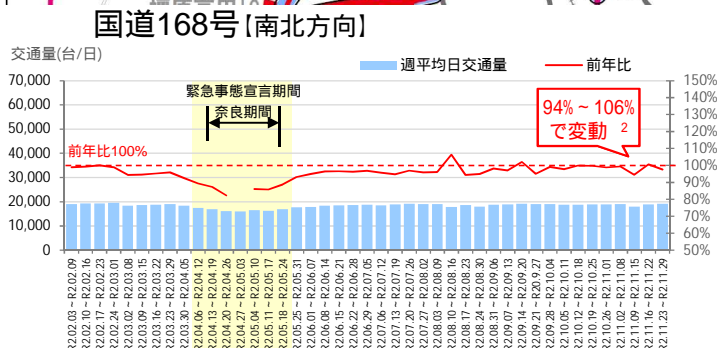
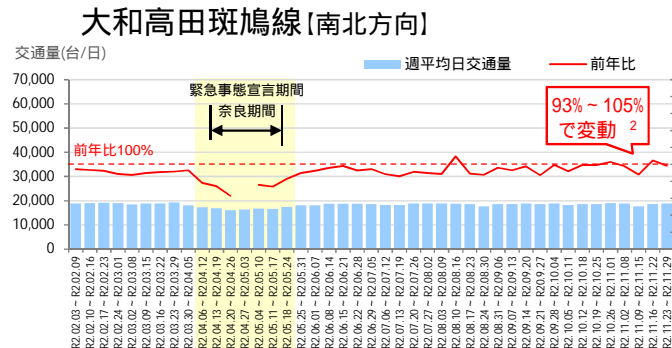
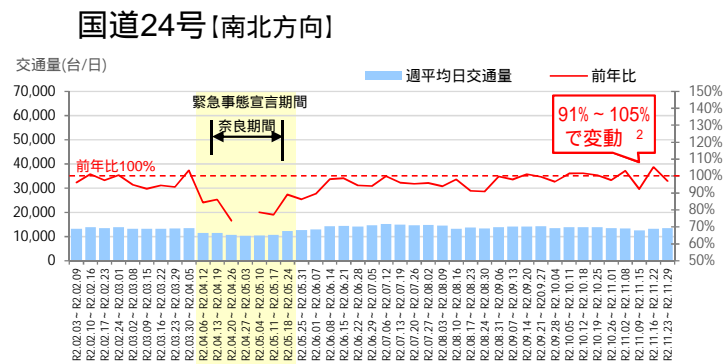


主要市域における交通量への影響 (大和高田・橿原市域の平日週平均交通量の推移)

- ・宣言中(4/20~4/26)の大和高田・橿原市域における、平日の交通量は減少(前年比80~90%)がみられ、特に国道24号において比較的減少割合が高い。
- ・解除後は、各地点で交通量が回復傾向であり、国道24号や中和幹線など、前年の交通量に戻りつつあるが、大和八木駅や大和高田駅付近の市街地を通過する国道24号や165号では、前年の交通量を上回る期間が少ない状況。



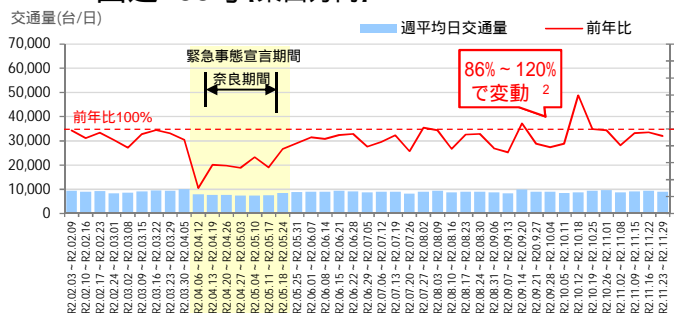
- 1: 使用データ: R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工 (公益財団法人日本道路交通情報センター)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: 前年比のR1.4.27~R1.5.3は全て休日のためデータなし。



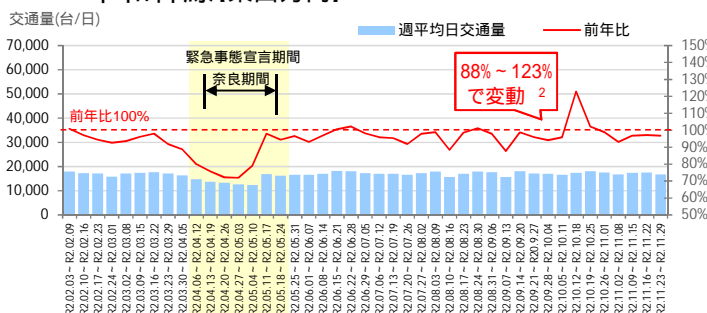
主要市域における交通量への影響 (大和高田・橿原市域の休日週平均交通量の推移)

- 平日と同じく宣言中のゴールデンウィーク前後に交通量が最も減少(前年比60~80%)している。特に国道24号において比較的減少割合が高い。
- 解除後は、各地点で交通量が回復傾向であり、前年の交通量に戻りつつあるが、前年の交通量を超える箇所は少なく、前年比の増減にもバラツキがある路線が見られる。

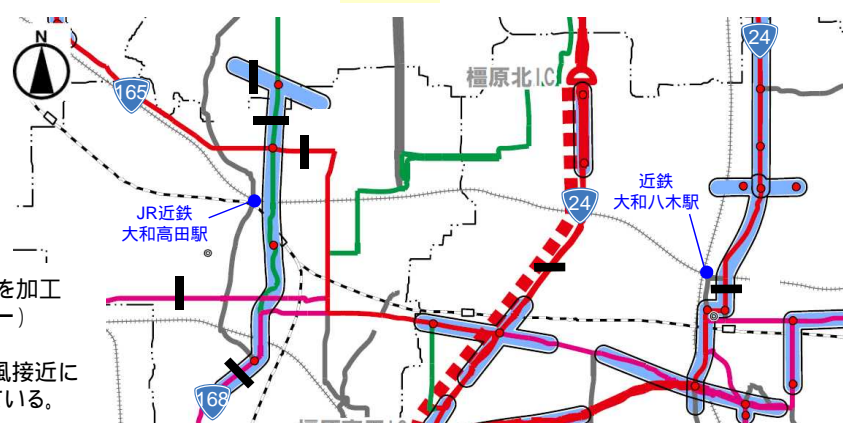
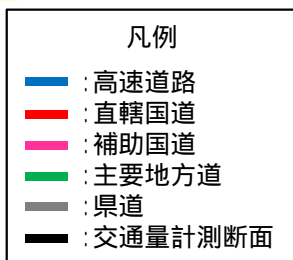
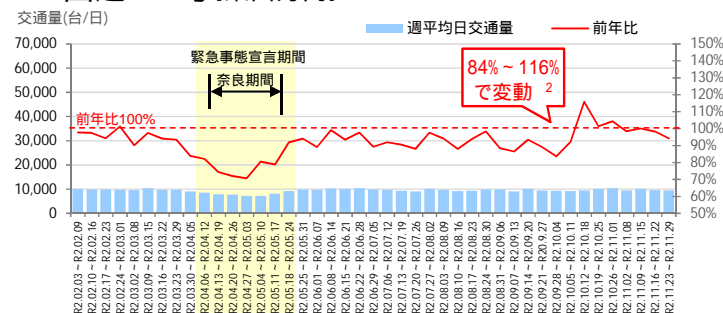
国道168号【東西方向】



中和幹線【東西方向】

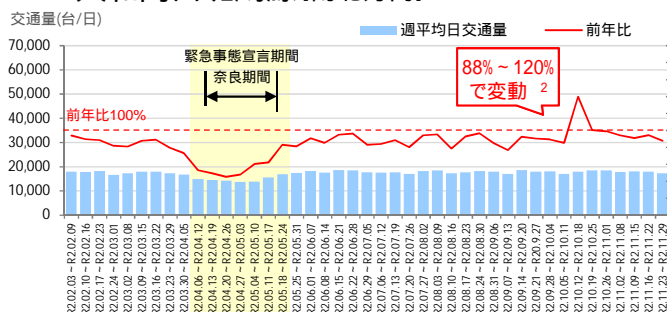


国道165号【東西方向】

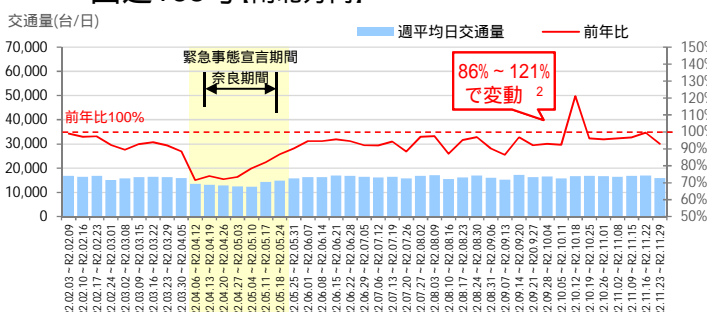


- 1: 使用データ: R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工 (公益財団法人日本道路交通情報センター)
- 2: 解除後(R2.7.6~R2.11.29)の前年比の変動
- 3: R2.10.12~R2.10.18は、R1.10.12(土)の交通量が台風接近により大幅に減少しているため前年比が比較的高くなっている。

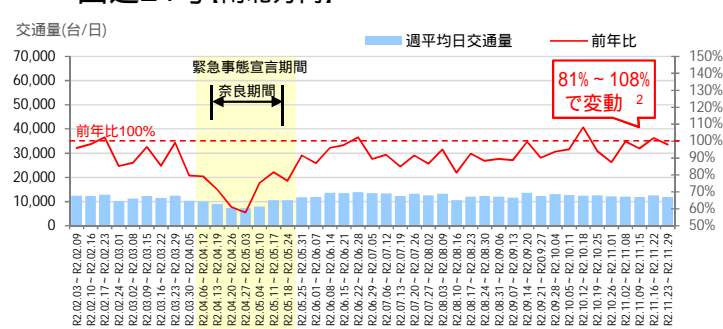
大和高田斑鳩線【南北方向】



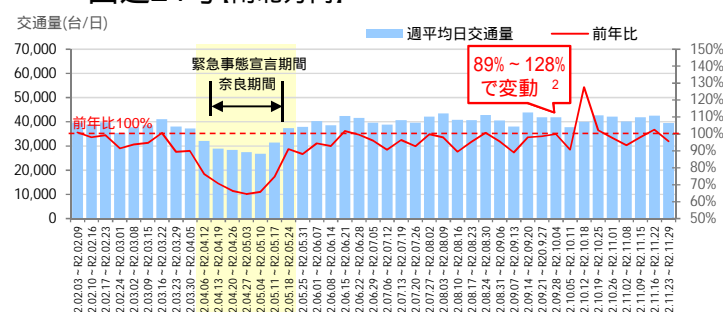
国道168号【南北方向】



国道24号【南北方向】



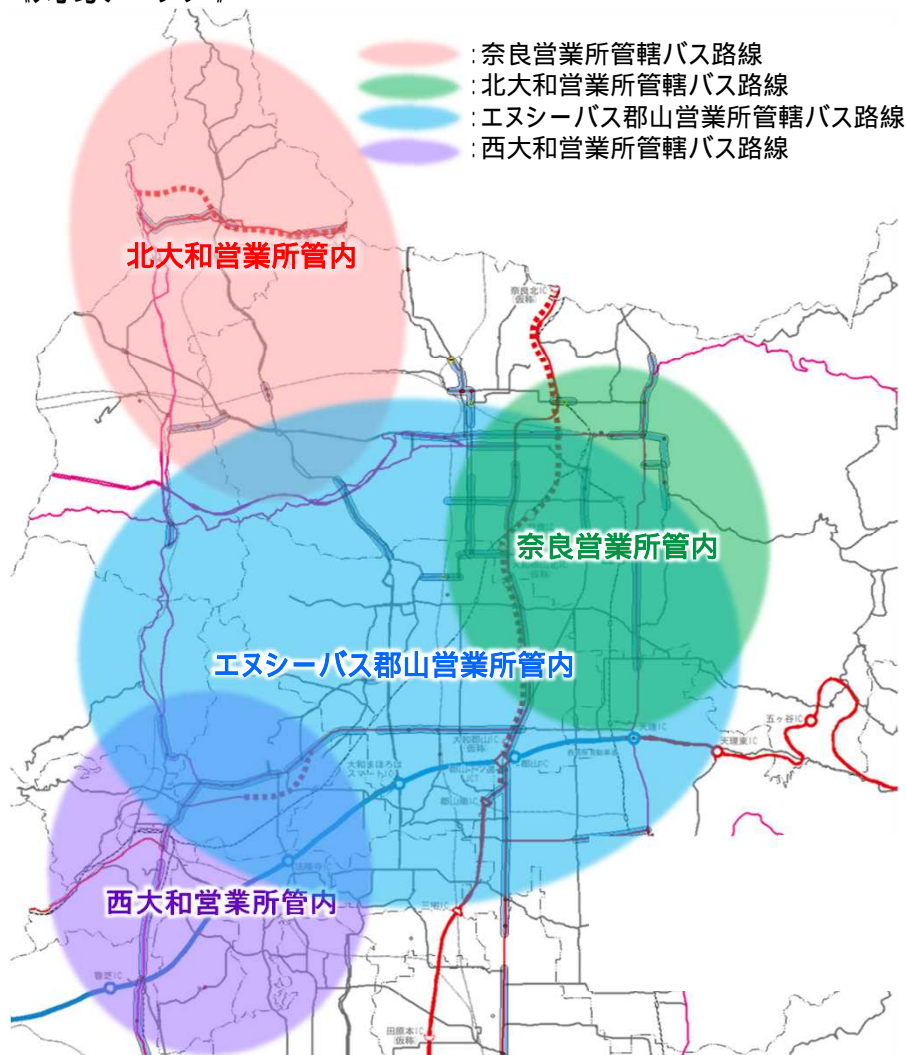
国道24号【南北方向】



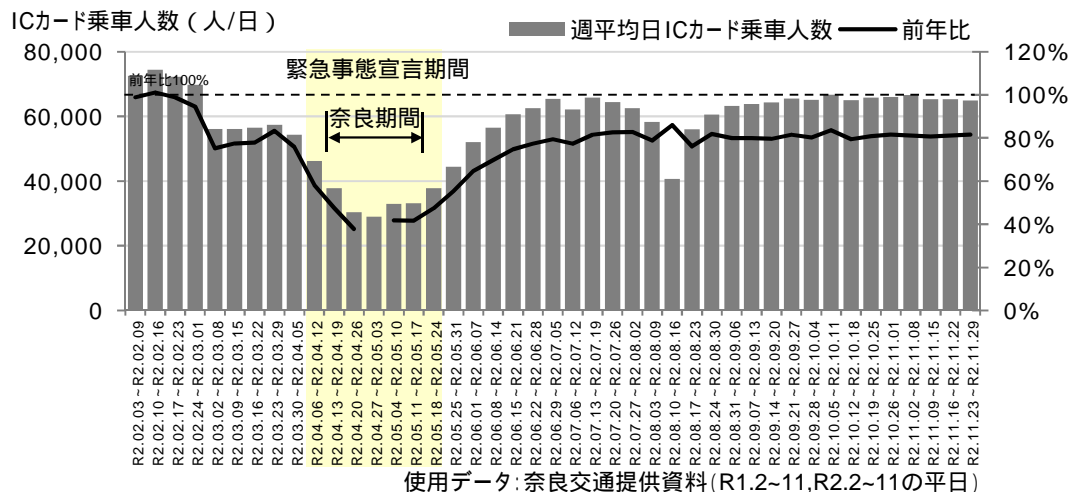
公共交通(バス)の利用状況を踏まえた観光・通勤交通への影響(ICカード乗車人数の推移)

- ・平日は、緊急事態宣言(4/7)が発出される前の3月上旬より徐々にICカード乗降人数が低下し、ゴールデンウィーク前で最も減少(前年比で40%程度)。解除後は、回復の傾向にあるが、11月末時点でも前年比80%程度の状況。
- ・休日においても、平日と同じくゴールデンウィーク期間のICカード乗降人数が最も減少しており(前年比30%程度)、その後、回復傾向を示し、11月末時点でも前年比70%程度の状況。休日は平日に比べて減少割合も高い傾向がみられる。

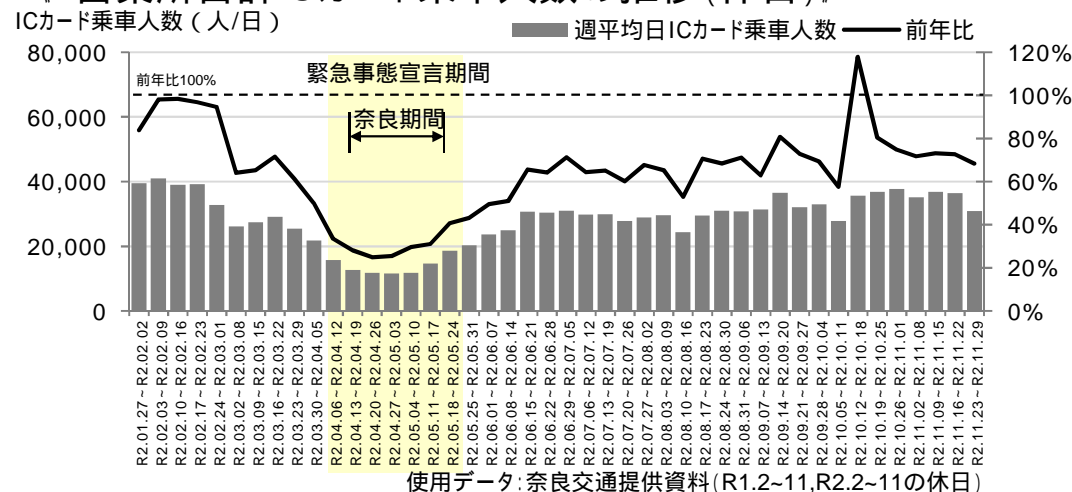
《対象エリア》



《4営業所合計ICカード乗車人数の推移(平日)》



《4営業所合計ICカード乗車人数の推移(休日)》

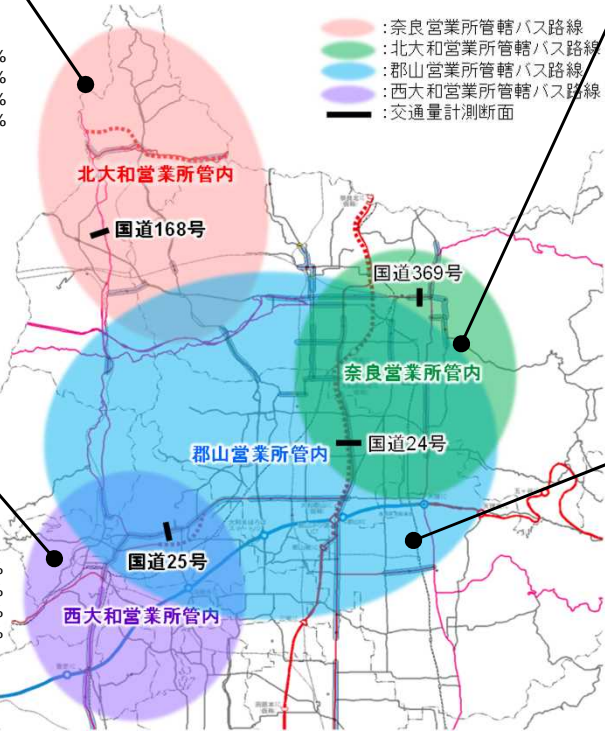
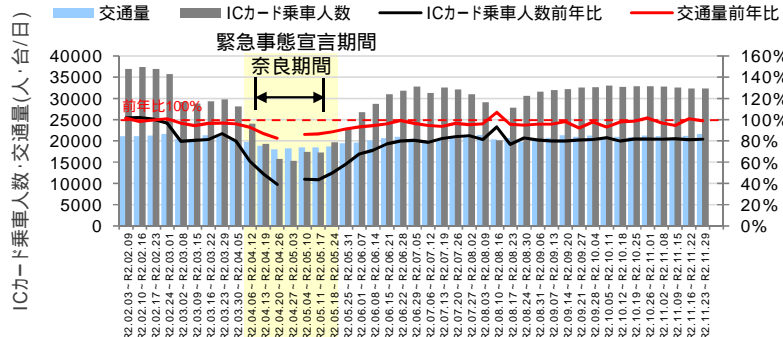


公共交通(バス)の利用状況を踏まえた観光・通勤交通への影響(平日の営業所別の推移)

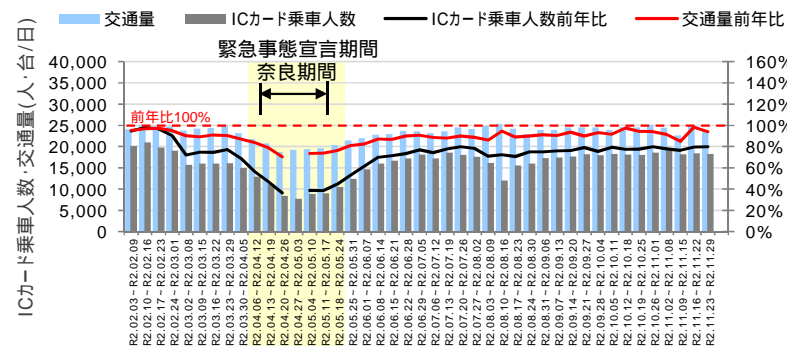
- 各営業所ともに、緊急事態宣言中のゴールデンウィーク前に最もICカード乗車人数が減少し、解除後は徐々に回復しているものの、前年比の80%程度となっており、前年の状況に戻りきっていない状況。
- 営業所管轄内の主要幹線道路の交通量と比較すると、11月末時点で概ね前年の状況に近づきつつあるものの、完全には戻りきっていない状況であり、バスの乗降者数と概ね同様の傾向を示している。

《営業所別ICカード乗車人数と主要幹線道路の交通量の推移》

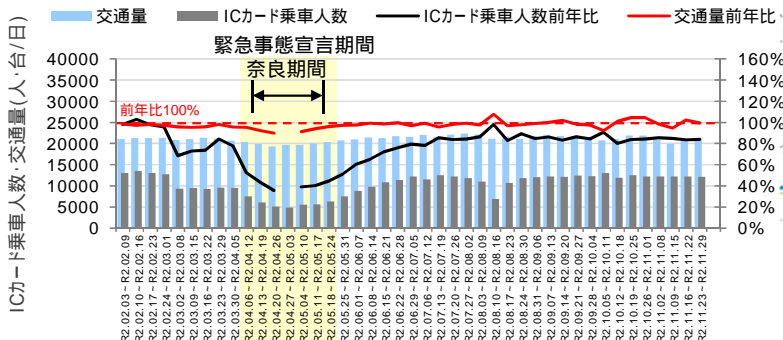
北大和営業所と国道168号



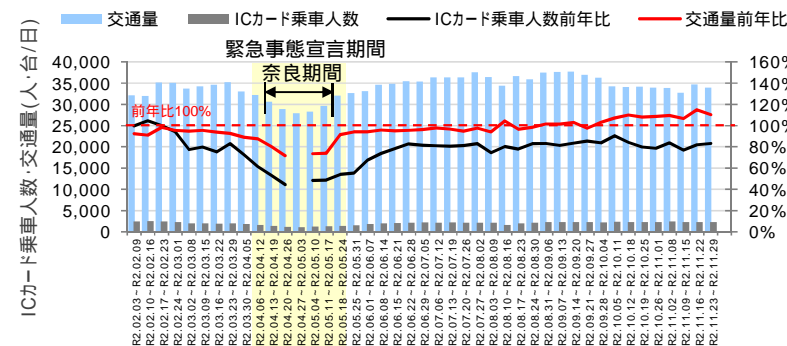
奈良営業所と国道369号



西大和営業所と国道25号



エヌシーバス郡山営業所と国道24号



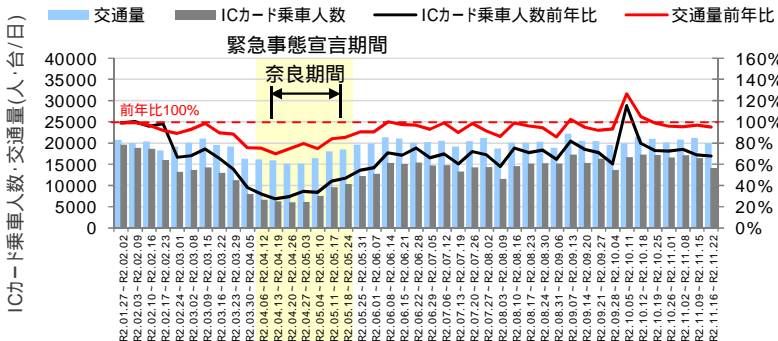
使用データ: 奈良交通提供資料(R1.2~11, R2.2~11)、R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工(公益財団法人日本道路交通情報センター)

公共交通(バス)の利用状況を踏まえた観光・通勤交通への影響(休日の営業所別の推移)

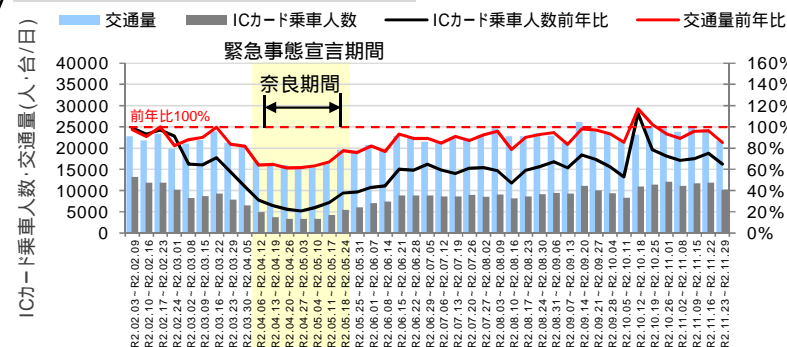
- ・休日においても、各営業所で緊急事態宣言中のゴールデンウィーク前に最もICカード乗車人数が減少。解除後は、徐々に回復しているものの、前年比の70~80%程度となっており、平日に比べ低下度合いが大きい。
- ・営業所管轄内の主要幹線道路を見ると、11月末時点で概ね前年の状況に近づきつつあるものの、前年の状況に完全戻りきっていない状況であり、バスの乗降者数と概ね同様の傾向を示している。

《営業所別ICカード乗車人数と主要幹線道路の交通量の推移》

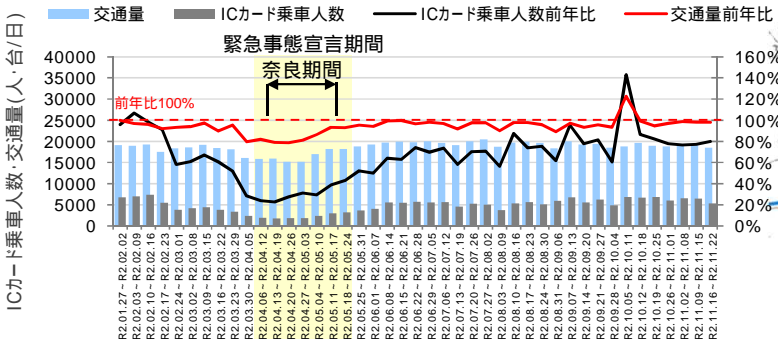
北大和営業所と国道168号



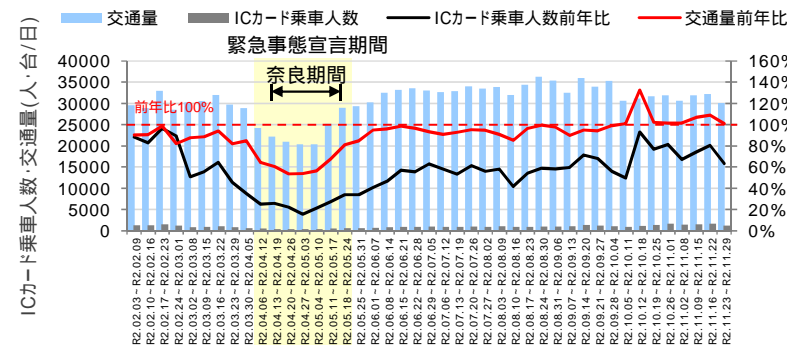
奈良営業所と国道369号



西大和営業所と国道25号



エヌシーバス郡山営業所と国道24号



使用データ: 奈良交通提供資料(R1.2~11, R2.2~11)、R1.2~11、R2.2~11の「断面交通量情報」を加工(公益財団法人日本道路交通情報センター)

公共交通（バス）の利用状況を踏まえた観光・通勤交通への影響（観光地のバスルート）

- ・奈良市市街地の交通や人の流れを、バス乗車人数、交通量、駐車場利用台数、BTの利用台数の前年度比率により傾向を把握。
- ・全体的に回復傾向であるが、国道369号の交通量や駐車場利用台数は、公共交通(バス)から自家用車への転換などにより、緊急事態宣言解除後において回復傾向ではあるが、完全に回復には至っていない状況。
- ・バスのICカード乗車人数は、前年比の50%~60%程度の状況で低い比率となっており、ICカードの用途内訳を確認したところ、「通勤」「通学」定期は回復しつつあるが、「その他」の利用は低い状況。
- ・また、県外観光客も利用する奈良公園BTの利用台数も同様に、11月末時点で30%程度と低い状況となっている。

《奈良市内主要観光地位置図》

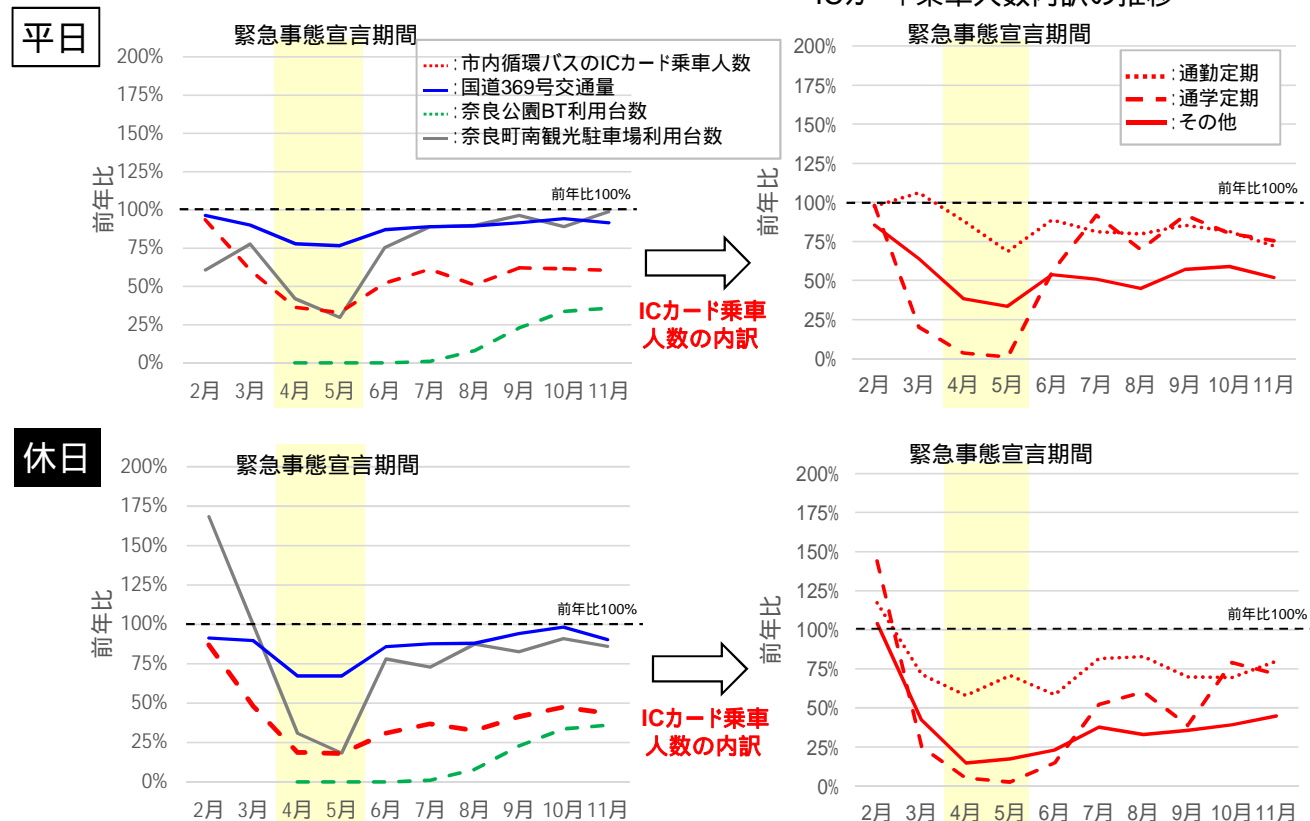


使用データ

○市内循環バスのICカード乗車人数:奈良交通提供資料(R1.2~11,R2.2~11)、奈良町南観光駐車場:市提供資料

○国道369号交通量：R1.2～11、R2.2～11の「断面交通量情報」を加工（公益財団法人日本道路交通情報センター）○奈良公園バスターミナル利用台数：県提供資料。バスターミナル利用台数は平日・休日を区分していない。

《ICカード乗車人数、駐車場、交通量の推移》



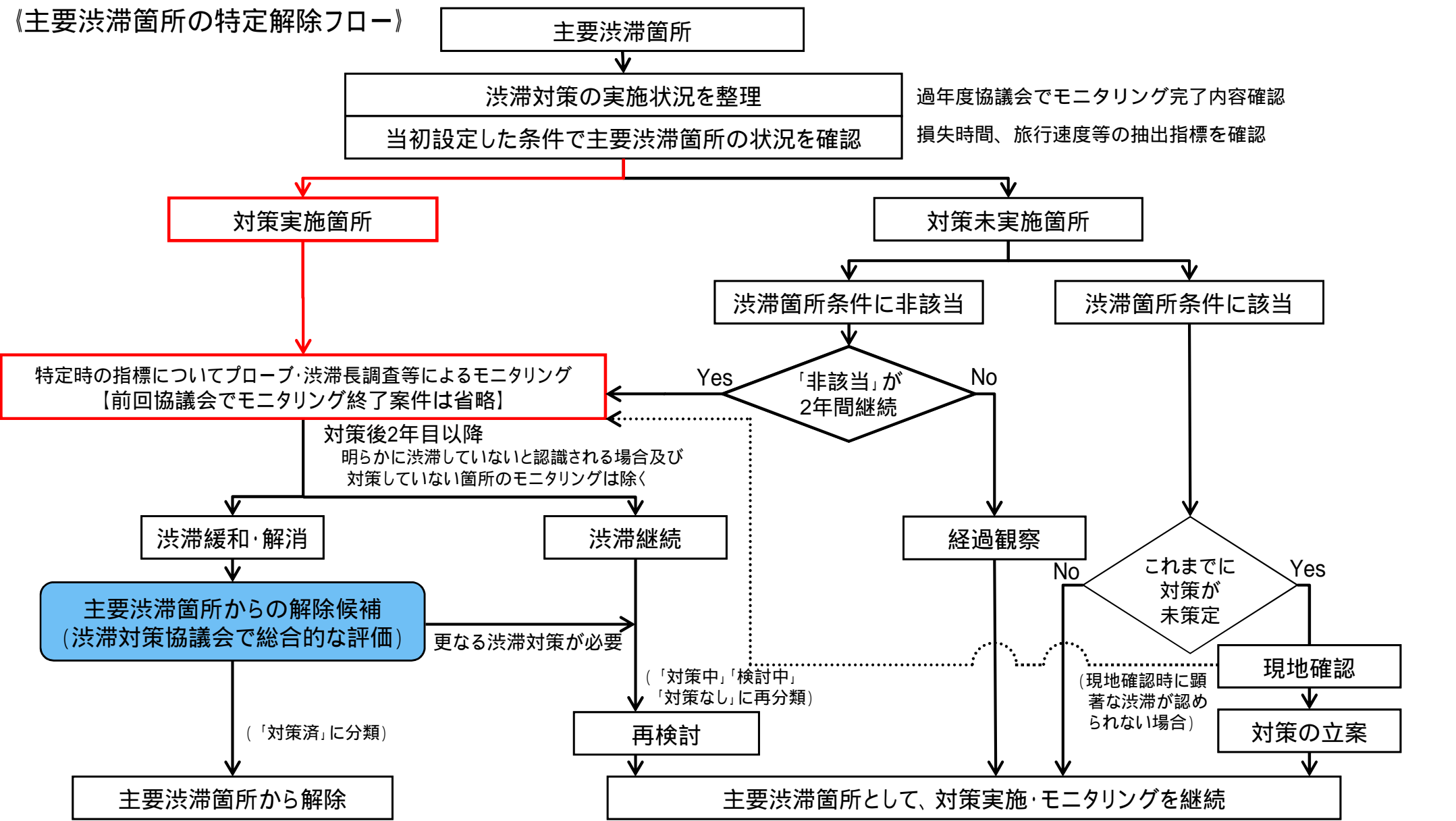
令和2年度 第2回 奈良県渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所のモニタリング】

令和3年2月

主要渋滞箇所の特定期解除フロー

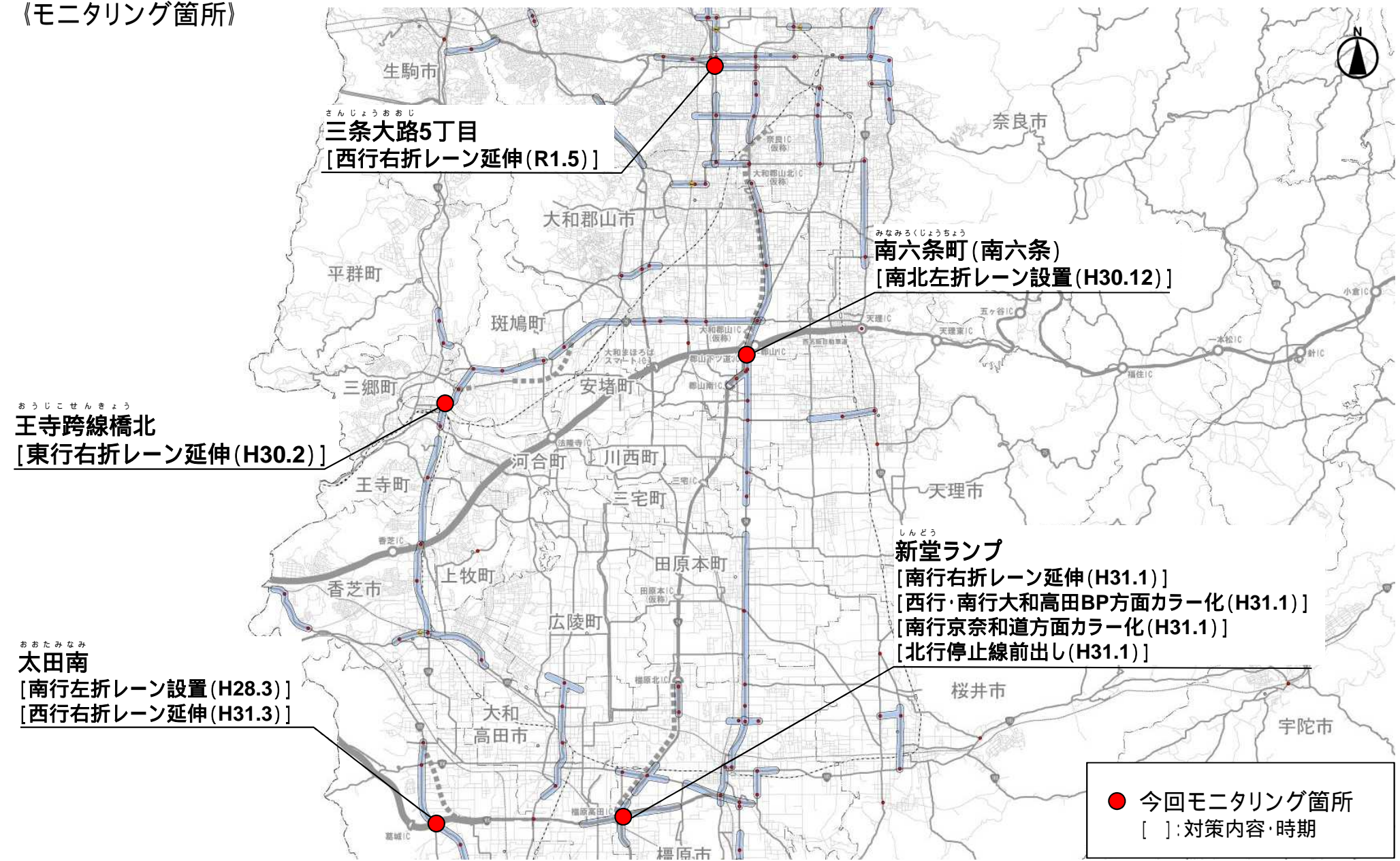
- ・奈良県では、平成29年度渋滞対策協議会において『主要渋滞箇所の特定期解除フロー』を決定。
- ・対策実施箇所や2年連続選定基準非該当箇所について、モニタリングを行い、協議会で特定期解除の評価。
- ・今年度は近年対策実施箇所した5箇所のモニタリングを実施。



今年度のモニタリング箇所

・今年度は、対策後2年目以降の5箇所(南六条町、新堂ランプ、三条大路、太田南、王寺跨線橋北)にてモニタリングを実施するが、今年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う交通の変化状況を鑑み「現状確認」とする。

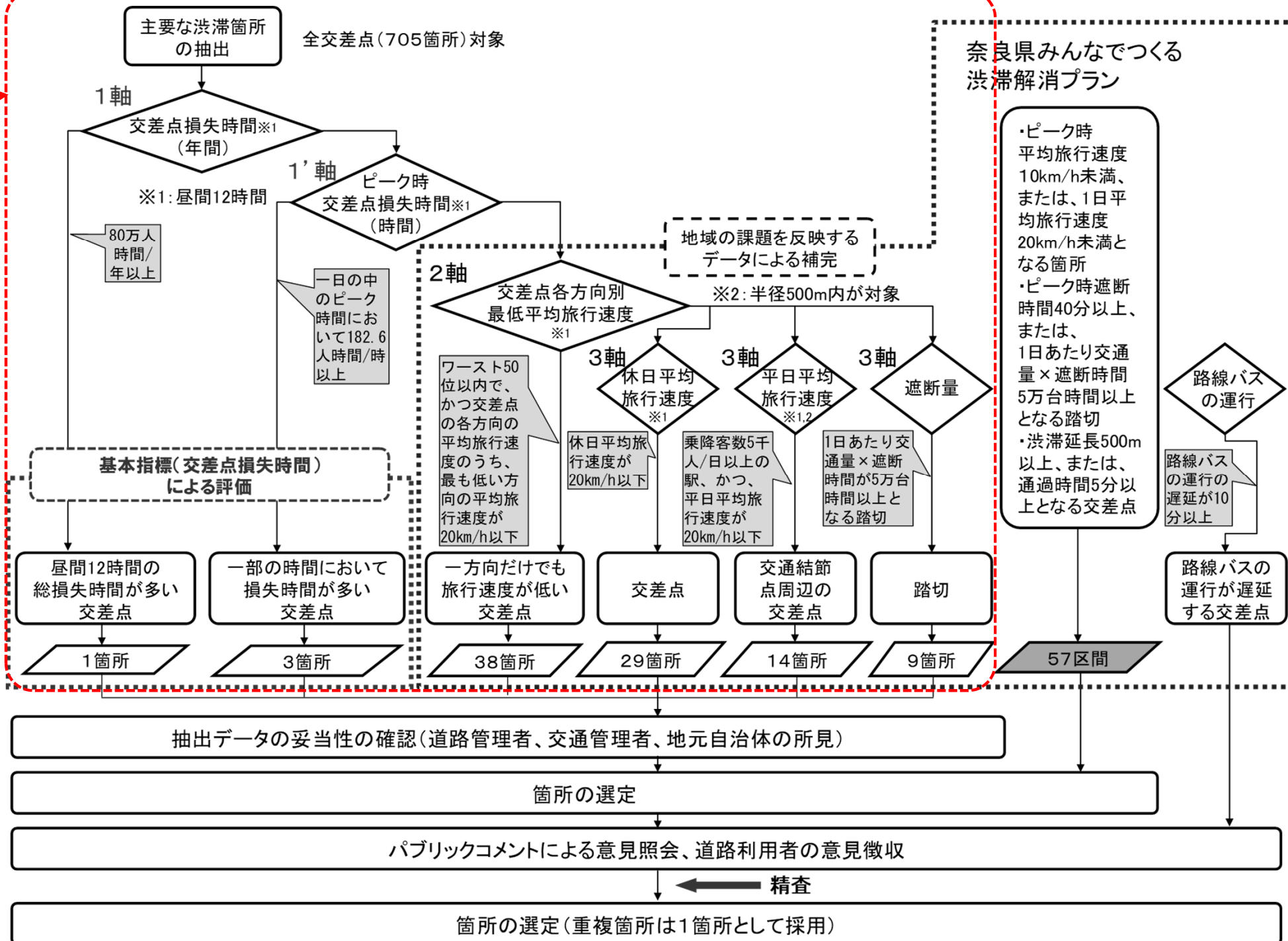
《モニタリング箇所》



【参考】選定時(平成25年1月)の基準

指標により評価した部分(1軸、3軸)

奈良県みんなでつくる
渋滞解消プラン



【参考】選定時(平成25年1月)の指標

・全国道路・街路交通情勢調査による交通量調査結果や道路プローブデータ¹を用いて各指標を算出。

項目	指標	判定基準
1軸	交差点損失時間(年間) ^{2 3}	80万人時間 / 年以上
1'軸	ピーク時交差点損失時間(時間) ^{2 3}	182.6人時間 / 時以上
2軸	交差点方向別最低平均旅行速度 (平日) ²	交差点損失時間がワースト50位以内、かつ、 各方向の平均旅行速度のうち、最も低い方向 の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (交差点-1)	交差点方向別最低平均旅行速度 (休日) ²	最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (交差点-2)	鉄道駅からの距離 交差点方向別最低平均旅行速度 (平日) ²	乗降客数5千人/日以上 of 駅から500m以内 最も低い方向の平均旅行速度が20km/h以下
3軸 (踏切)	踏切遮断量 (1日あたり交通量 × 遮断時間)	5万台時間/日以上

1: プローブデータとは、特定のカーナビ等の車載器を搭載した車両について時々刻々のGPS位置情報を記録したデータであり、これを分析することで道路区間別の平均旅行速度を把握することができる

2: 昼間12時間の値による

3: 渋滞損失時間は以下の式により時間帯別に算出し、昼間12時間の値を合計(365日をかけて年換算)

$$(\text{時間帯別交通量}) \times \{(\text{時間帯別の所要時間}) - (\text{非混雑時の所要時間})\} \times (\text{1台あたりの乗車人員})$$

今年度のモニタリング結果一覧

・モニタリング結果、一定の対策効果が出ているものの、新型コロナウイルスによる交通影響が想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。
・今後は、引き続き交通状況をモニタリングしながら、新型コロナウイルスによる交通影響の有無を把握していく。

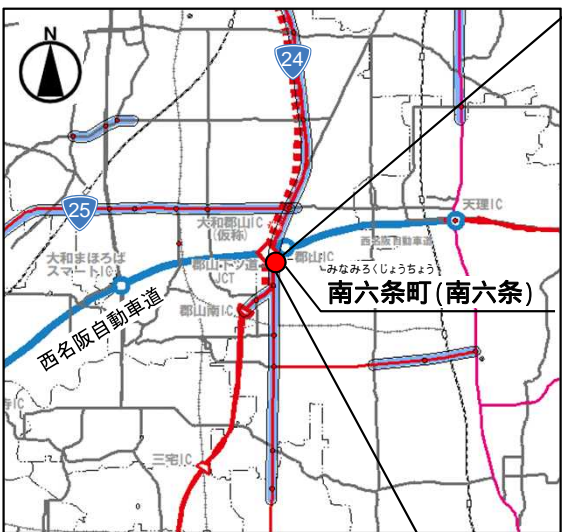
《今年度のモニタリング結果》

No	箇所	抽出基準	主な対策内容(対策日)	区分	モニタリング結果
1	<small>みなみろくじょうちょう</small> 南六条町	奈良県指標	南北左折レーン設置(H30.12)	対策実施箇所	モニタリング継続
2	<small>しんどう</small> 新堂ランプ	3軸(交差点-1)	南行右折レーン延伸(H31.1) 西行・南行大和高田BP方面カラー化(H31.1) 南行京奈和道方面カラー化(H31.1) 北行停止線前出し(H31.1)	対策実施箇所	モニタリング継続
3	<small>おうじこせんきょう</small> 王寺跨線橋北	3軸(交差点-1)	東行右折レーン延伸(H30.2)	対策実施箇所	モニタリング継続
4	<small>おおたみなみ</small> 太田南	奈良県指標	南行左折レーン設置(H28.3) 西行右折レーン延伸(H31.3)	対策実施箇所	モニタリング継続
5	<small>さんじょうおおじ</small> 三条大路5丁目	3軸(交差点-2)	西行右折レーン延伸(R1.5)	対策実施箇所	モニタリング継続

モニタリング結果

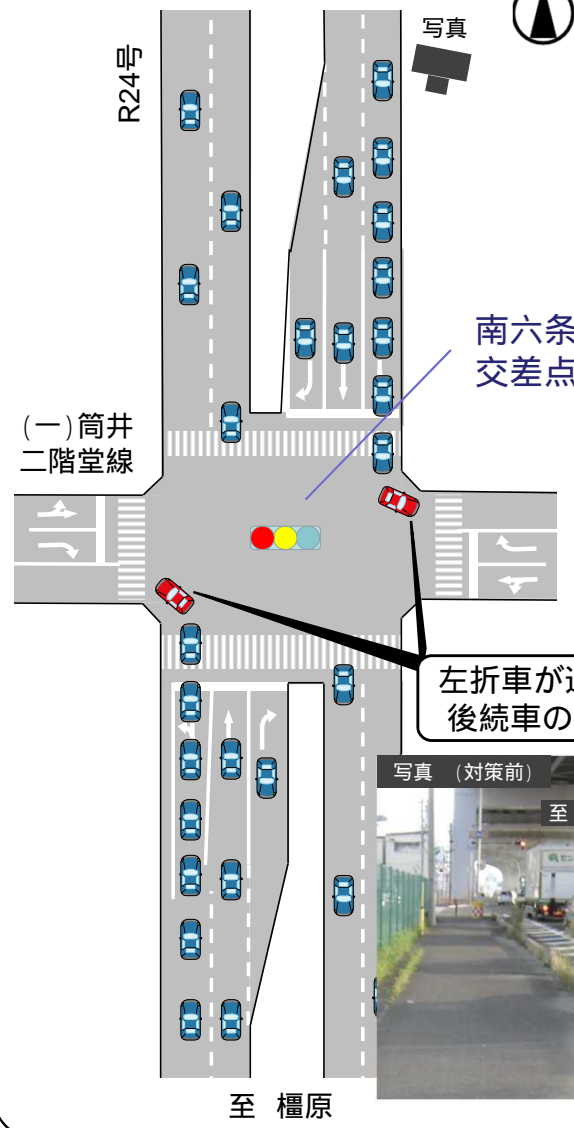
みなみくじょうちょう 南六条町(南六条)交差点 (てんり 天理市、主: R24号、従: 県道筒井二階堂線) (つづいにかいどう 対策実施箇所)

《位置図》

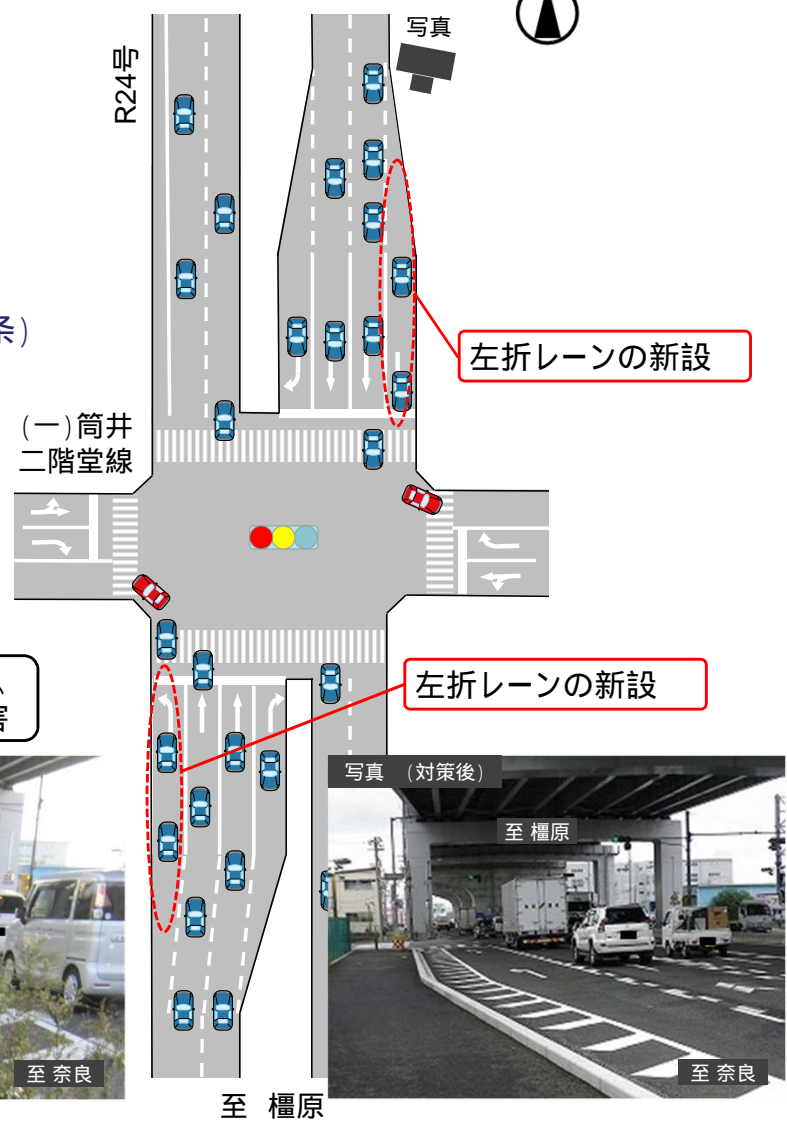


(北行・南行)左折レーン新設(H30.12)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

1) 南六条町(南六条)交差点(天理市、主:R24、従:県道筒井二階堂線)

選定理由:奈良県指標

- ・「南六条町交差点」では、南北方向の左折レーンの設置等により平日南行の渋滞が緩和し、旅行速度が向上している。
 - ・一方、東西方向の渋滞が悪化し、交差点通過時間が選定基準(5分)以上となっている。
- 【分類案】南行では対策により渋滞が緩和しているものの、新型コロナウイルスによる交通影響が想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。

対策後の渋滞状況(平日)

< 最大渋滞長の変化 >

	対策前 H24.10.24(水)	対策後 R2.10.16(金)	変化 状況
方向 : 北行	0m	0m	—
方向 : 南行	2,330m	160m	減少
方向 : 東行	60m	200m	増加
方向 : 西行	0m	170m	増加

太字は対策方向

< 平均旅行速度の変化 >

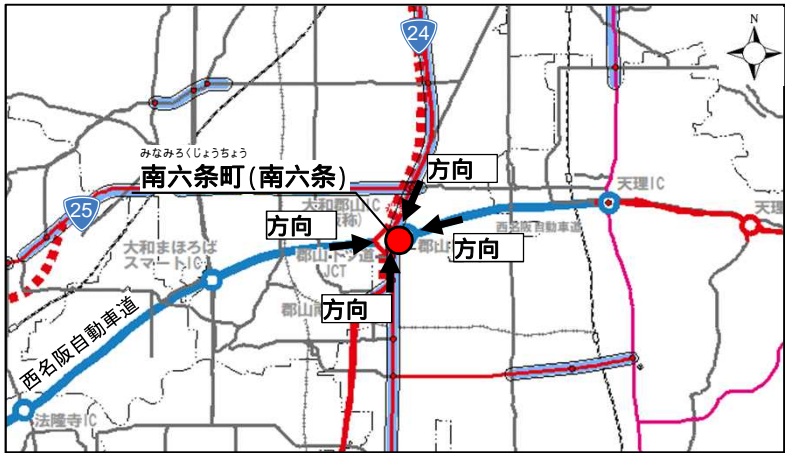
	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向 : 北行	23km/h	16km/h	低下
方向 : 南行	12km/h	15km/h	向上
方向 : 東行	10km/h	6km/h	低下
方向 : 西行	—	—	—

H24: 民間プローブデータ、R2: ETC2.0データ
太字は対策方向

< 最大交差点通過時間の変化 >

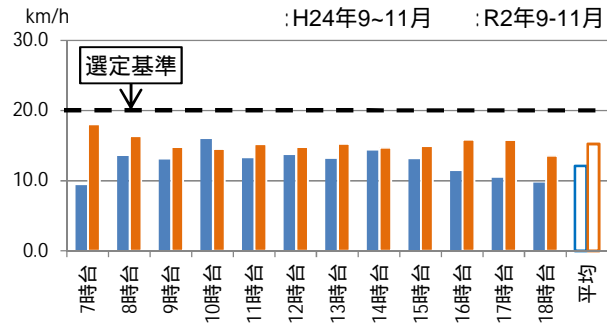
	対策前 H24.10.24(水)	対策後 R2.10.16(金)	変化 状況
方向 : 北行	1分45秒	0秒	減少
方向 : 南行	17分31秒	3分05秒	減少
方向 : 東行	4分08秒	6分44秒	増加
方向 : 西行	40秒	6分17秒	増加

太字は対策方向



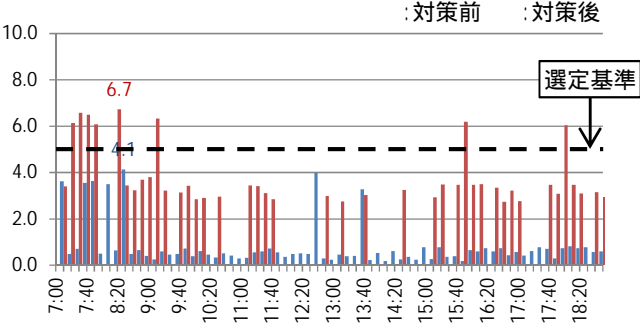
< 時間帯別旅行速度の変化 >

方向 [R24号・南行]



< 時間帯別通過時間の変化 >

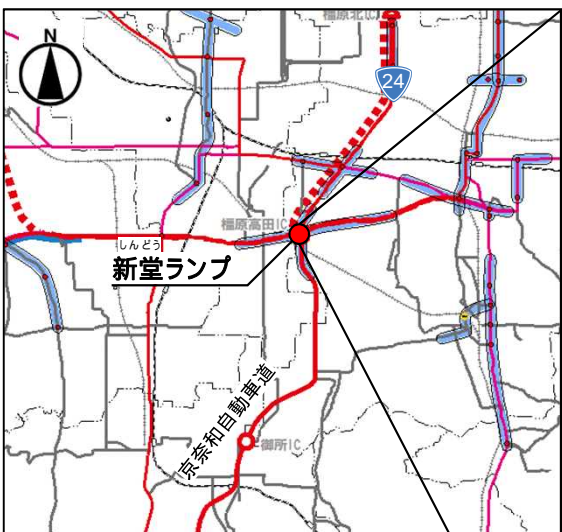
方向 [県道筒井二階堂線・東行]



モニタリング結果

2) 新堂ランプ交差点 (新堂市、主: R24号、従: 県道新堂高取線)

《位置図》

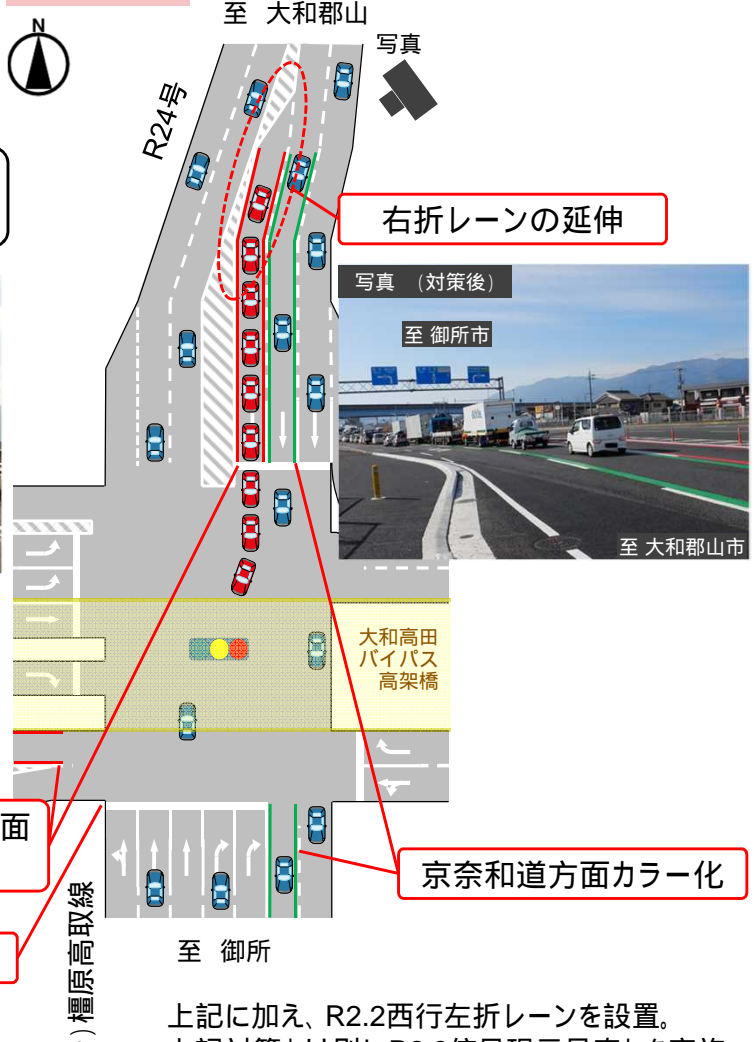


- (南行) 右折レーンの延伸 (H31.1)
- (西行・南行) 大和高田BP方面カラー化 (H31.1)
- (南行) 京奈和道方面カラー化 (H31.1)
- (北行) 停止線前出し (H31.1)

【対策前】



【対策後】



上記に加え、R2.2西行左折レーンを設置。
上記対策とは別にR2.3信号現示見直しを実施。

モニタリング結果

2) 新堂ランプ交差点（^{しんどう}新堂市、主：R24号、従：^{かしはら}県道檀原高取線）

選定理由：3軸（交差点-1）

- ・「新堂ランプ交差点」では、南行右折レーンの延伸等により休日の旅行速度の向上がみられる。
 - ・一方、平日・休日ともに依然として渋滞が発生している。
- 【分類案】南行では速度向上がみられるものの、新型コロナウイルスによる交通影響が想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。

対策後の渋滞状況（休日）

< 平均旅行速度の変化 >

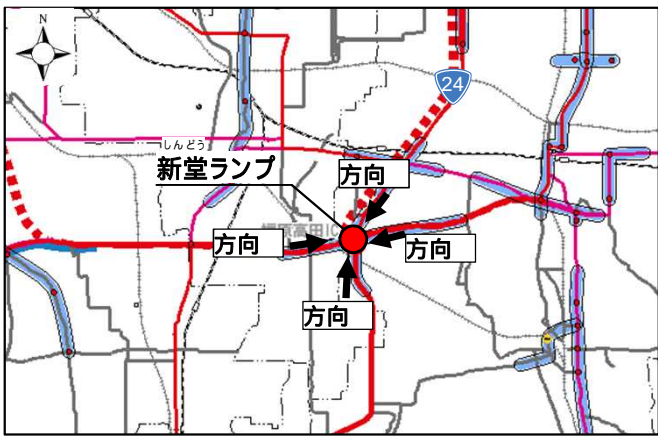
	選定時 H24.9.11	最新 R2.9.11	変化 状況
方向：北行	2km/h	11km/h	向上
方向：南行	3km/h	16km/h	向上
方向：東行	14km/h	12km/h	低下
方向：西行	21km/h	11km/h	低下

H24：民間プローブデータ、R2：ETC2.0データ
太字は対策方向

< 最大渋滞長の変化 >

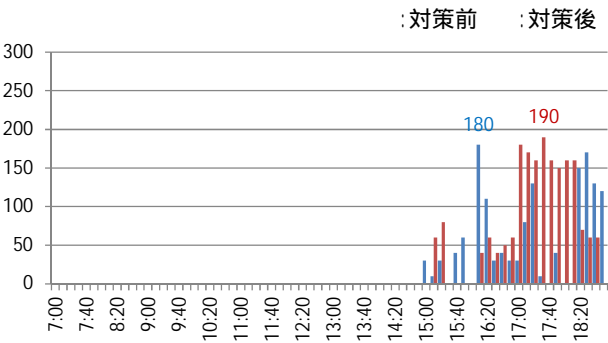
	対策前 H29.11.19（日）	対策後 R2.10.11（日）	変化 状況
方向：北行	2,910m	30m	減少
方向：南行	180m	190m	増加
方向：東行	80m	50m	減少
方向：西行	10m	0m	減少

太字は対策方向



< 時間帯別渋滞長の変化 >

方向 [R24号・南行]



対策後の渋滞状況（平日）

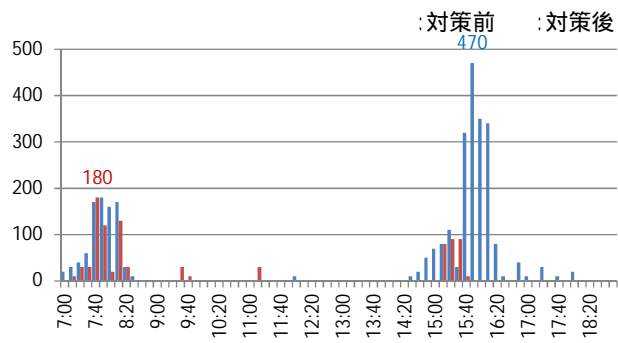
< 最大渋滞長の変化 >

	対策前 H29.11.16（木）	対策後 R2.10.6（火）	変化 状況
方向：北行	2,370m	100m	減少
方向：南行	470m	180m	減少
方向：東行	60m	60m	—
方向：西行	190m	60m	減少

太字は対策方向

< 時間帯別渋滞長の変化 >

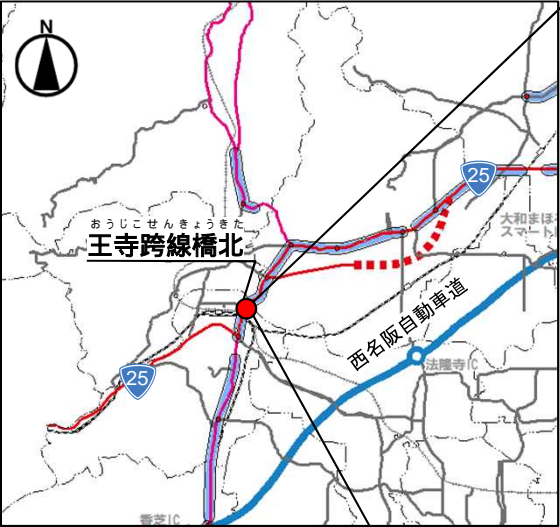
方向 [R24号・南行]



モニタリング結果

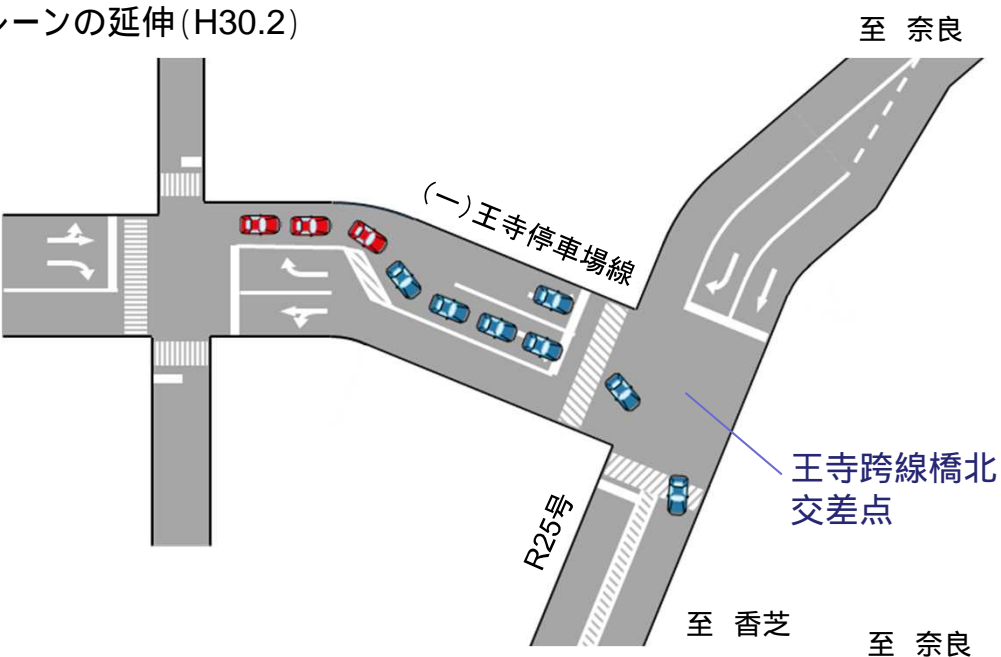
3) 王寺跨線橋北交差点 (王寺町、主：R25号、従：県道王寺停車場線)

《位置図》

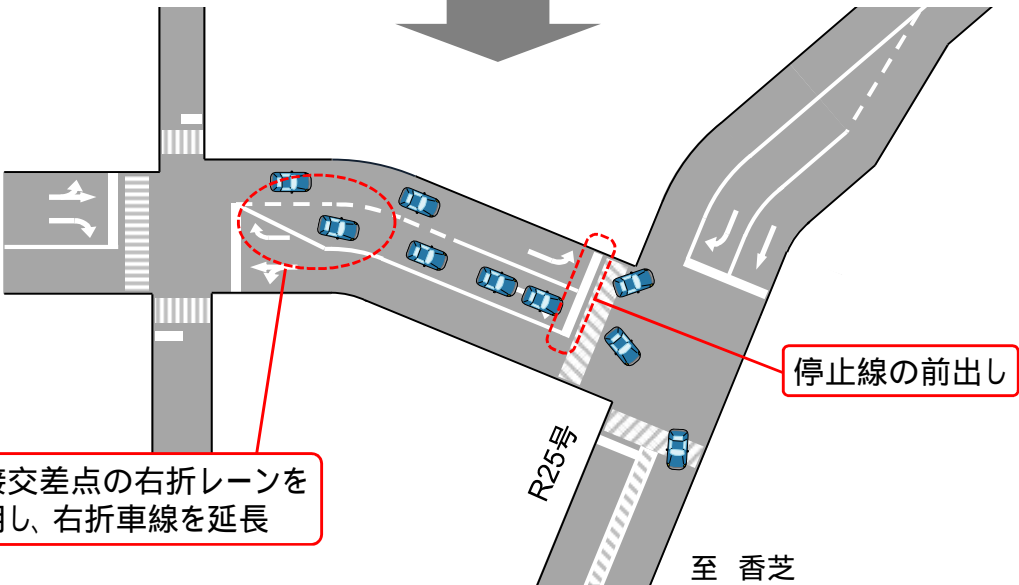


(東行) 右折レーンの延伸 (H30.2)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

おうじこせんきょうきた おうじちょう おうじていしゃじょう

3) 王寺跨線橋北交差点(王寺町、主：R25号、従：県道王寺停車場線)

選定理由:3軸(交差点-1)

- ・「王寺跨線橋北交差点」では、東行右折レーン延伸により平日の渋滞が減少し、旅行速度が向上している。
 - ・休日においても東行で旅行速度の向上がみられるものの、平日・休日ともに旅行速度が20km/h以下となっている。
- 【分類案】東行では、渋滞緩和がみられるものの、新型コロナウイルスによる交通影響が想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。

対策後の渋滞状況(平日)

< 最大渋滞長の変化 >

	対策前 H28.10.6 (木)	対策後 R2.9.16 (水)	変化 状況
方向 : 北行	0m	0m	—
方向 : 南行	170m	90m	減少
方向 : 東行	120m	90m	減少

太字は対策方向

< 平均旅行速度の変化 >

	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向 : 北行	24km/h	26km/h	向上
方向 : 南行	16km/h	19km/h	向上
方向 : 東行	3km/h	5km/h	向上

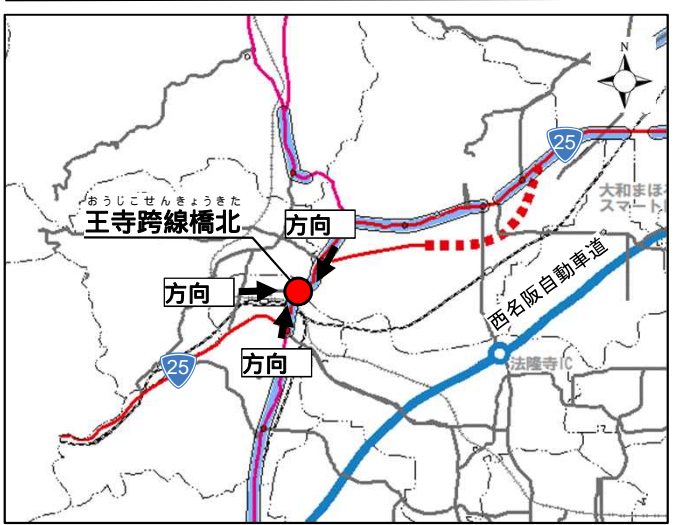
H24: 民間プローブデータ、 R2: ETC2.0データ
太字は対策方向

対策後の渋滞状況(休日)

< 平均旅行速度の変化 >

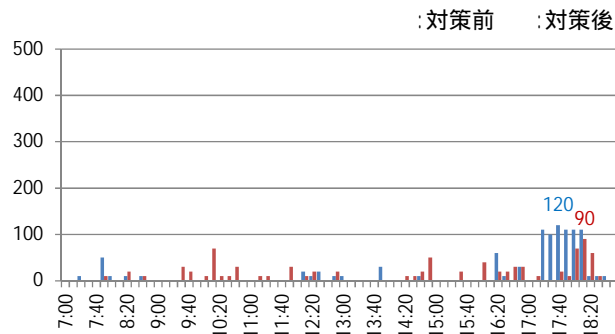
	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向 : 北行	27km/h	25km/h	低下
方向 : 南行	16km/h	18km/h	向上
方向 : 東行	3km/h	5km/h	向上

H24: 民間プローブデータ、 R2: ETC2.0データ
太字は対策方向



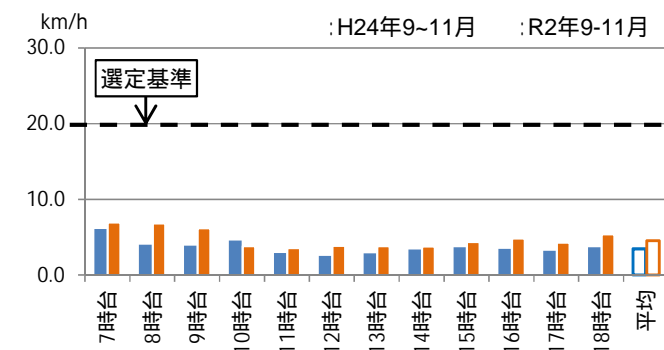
< 時間帯別渋滞長 >

方 [県道王寺停車場線・東行]



< 時間帯別旅行速度 >

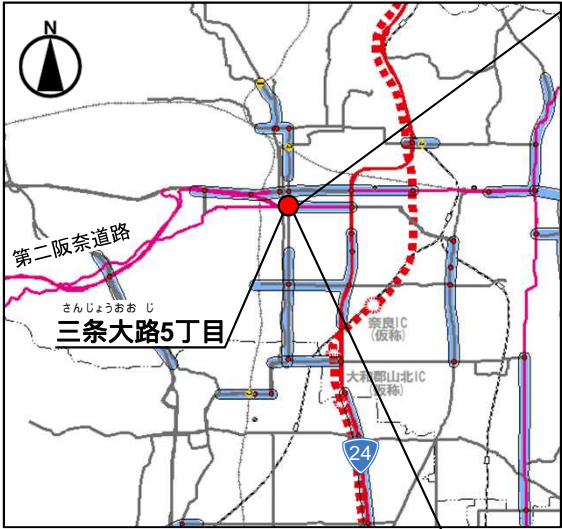
方 [県道王寺停車場線・東行]



モニタリング結果

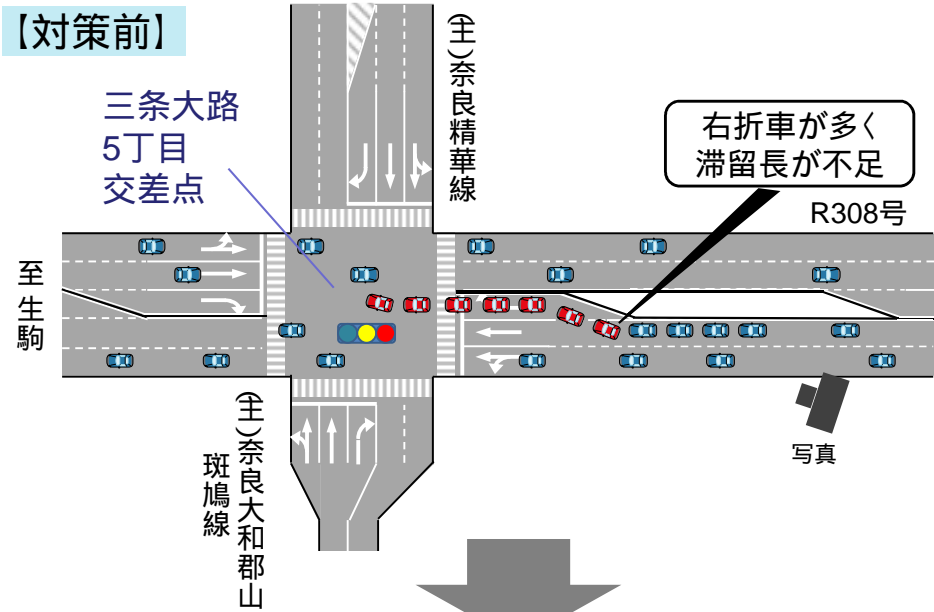
4) 三條大路5丁目交差点 (奈良市、主: R308、従: 県道奈良精華線、県道奈良大和郡山斑鳩線)

《位置図》

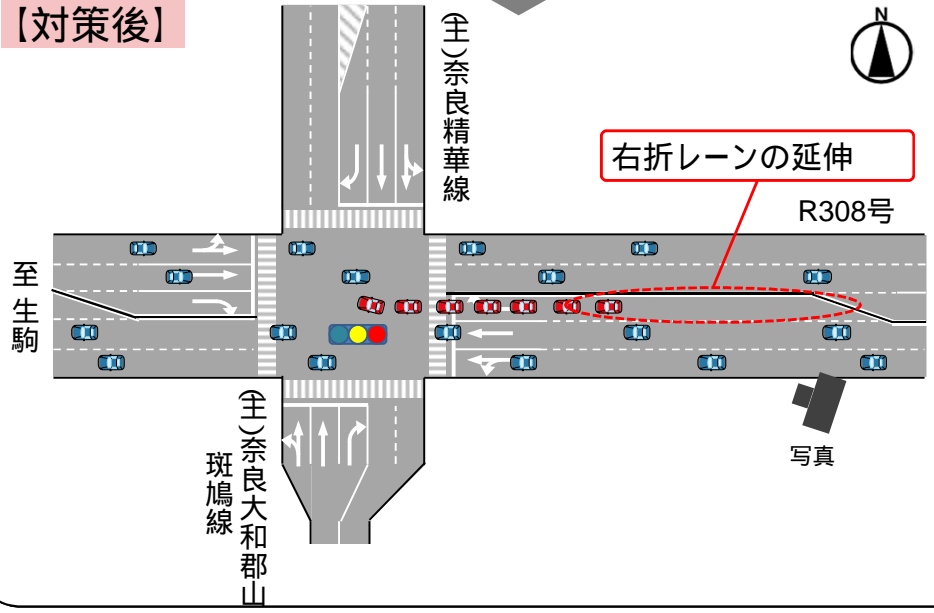


(西行) 右折レーン延伸 (R1.5)

【対策前】



【対策後】



モニタリング結果

選定理由:
3軸(交差点-1)

4) 三條大路5丁目交差点(奈良市、主:R308、従:県道奈良精華線、県道奈良大和郡山斑鳩線)

- ・「三條大路5丁目交差点」では、西行右折レーンの延伸により平日・休日とも旅行速度が向上しているものの、依然として20km/h以下となっている。
 - ・また、交差点西側では、17時台に交通事故が発生しており、その影響と思われる渋滞が発生した。
- 【分類案】西行では一定の速度向上効果が見られるものの、新型コロナウイルスによる交通利用への影響が想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。

対策後の渋滞状況(平日)

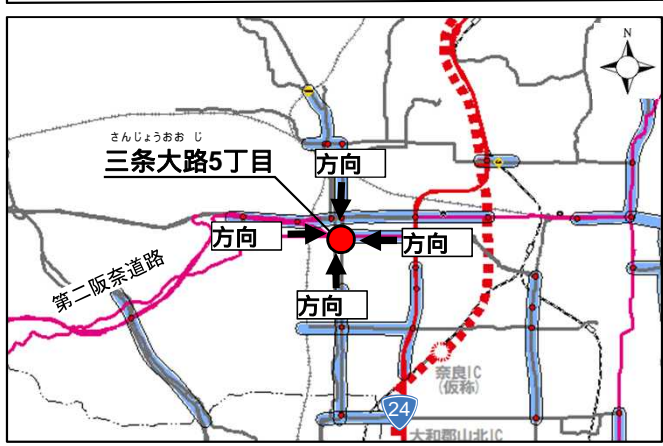
< 平均旅行速度の変化 >

	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向 : 北行	23km/h	22km/h	低下
方向 : 南行	16km/h	15km/h	低下
方向 : 東行	11km/h	14km/h	向上
方向 : 西行	13km/h	15km/h	向上

< 最大渋滞長の変化 >

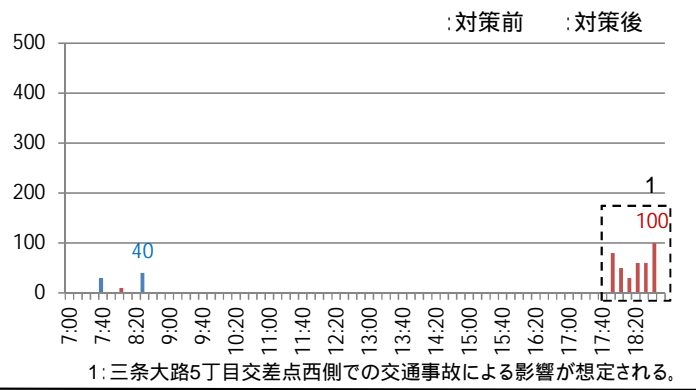
	対策前 H22.11.17(水)	対策後 R2.10.20(火)	変化 状況
方向 : 北行	80m	170m	増加
方向 : 南行	0m	20m	増加
方向 : 東行	70m	200m	増加
方向 : 西行	40m	100m	増加

H24: 民間プローブデータ、 R2: ETC2.0データ
太字は対策方向



< 時間帯別渋滞長の変化 >

方向 [R308号・西行]



1: 三條大路5丁目交差点西側での交通事故による影響が想定される。

対策後の渋滞状況(休日)

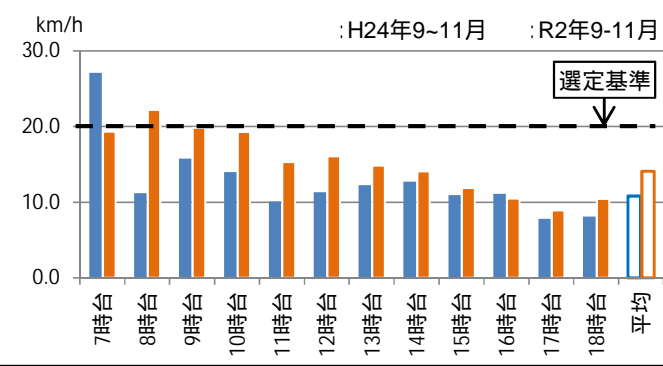
< 平均旅行速度の変化 >

	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向 : 北行	24km/h	24km/h	—
方向 : 南行	17km/h	15km/h	低下
方向 : 東行	11km/h	14km/h	向上
方向 : 西行	11km/h	14km/h	向上

H24: 民間プローブデータ、 R2: ETC2.0データ
太字は対策方向

< 時間帯別旅行速度の変化 >

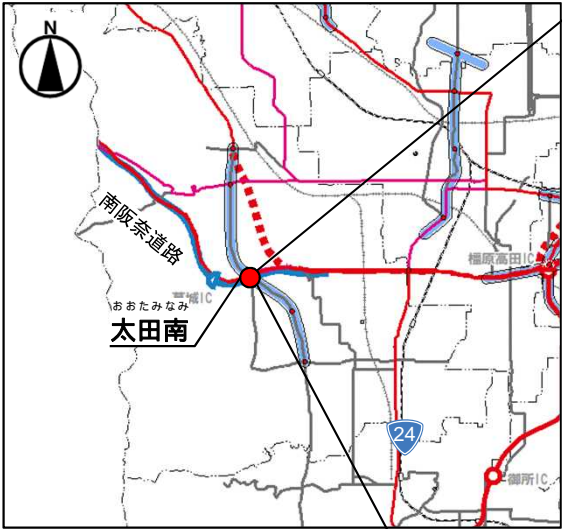
方向 [R308号・西行]



モニタリング結果

5) 太田南交差点(葛城市、主:R165号、従:県道御所香芝線)

《位置図》



(西行) 右折レーン延伸 (H30.2)

【対策前】

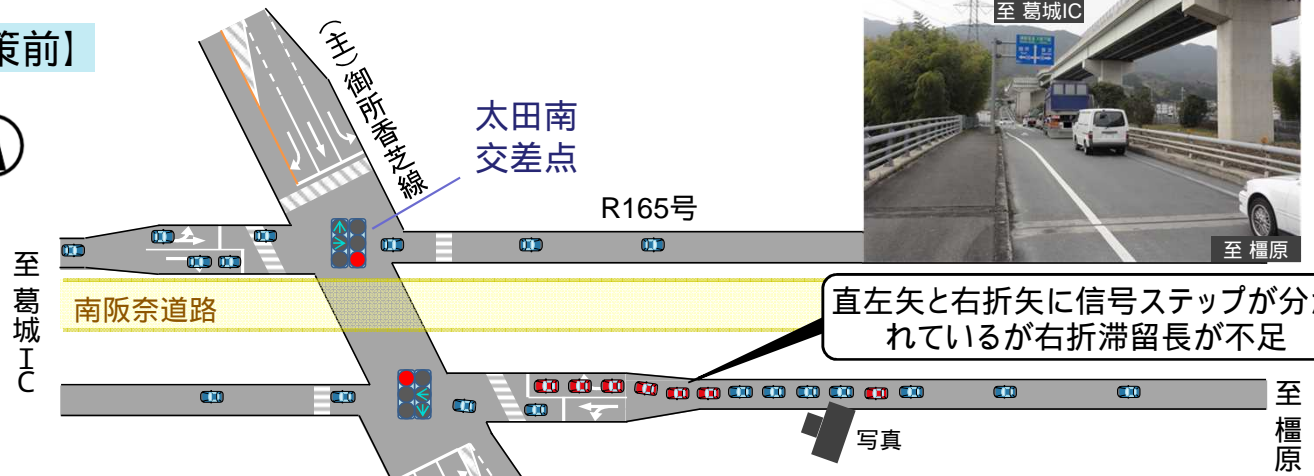


写真 (対策前)



【対策後】

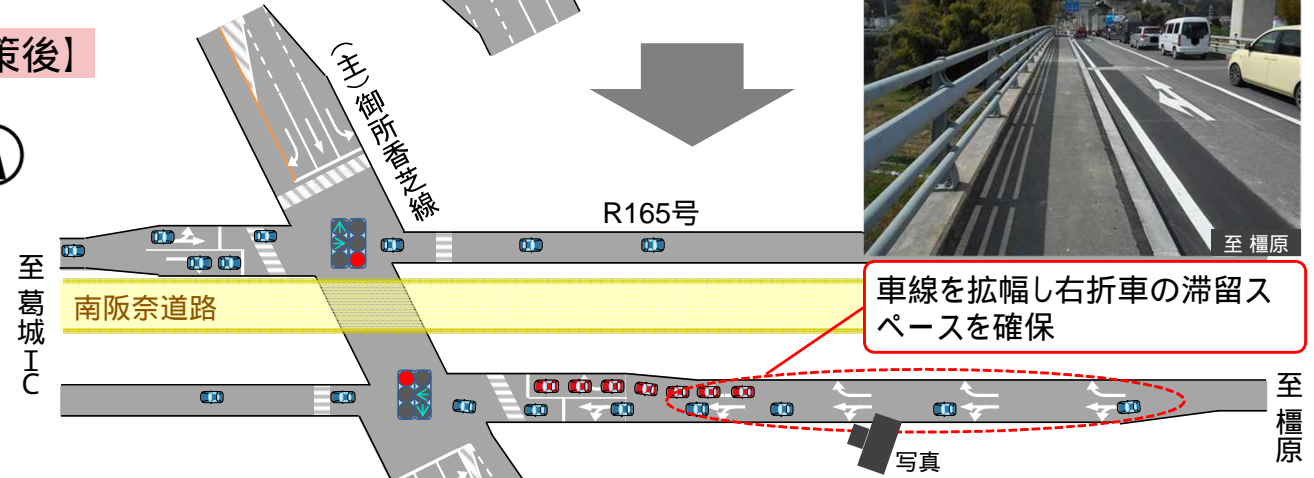


写真 (対策後)



モニタリング結果

5) 太田南交差点おおたみなみ (葛城市、主:R165号、従:県道御所香芝線)かつらぎ

選定理由: 奈良県指標ごせかしば

- ・「太田南交差点」では、西行右折レーンの延伸により、平日の渋滞が緩和し、旅行速度が向上している。
 - ・一方、西行では旅行速度20km/h以下となっており、交差点通過時間も選定基準(5分)以上をとっている。
- 【分類案】平日では西行の渋滞緩和がみられるものの、新型コロナウイルスによる交通影響が想定されるため、『モニタリング継続』に分類する。

対策後の渋滞状況(平日)

< 最大渋滞長の変化 >

	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R2.10.6(木)	変化 状況
方向 : 北行	100m	0m	解消
方向 : 南行	50m	0m	解消
方向 : 東行	0m	0m	—
方向 : 西行	130m	110m	緩和

太字は対策方向

< 平均旅行速度の変化 >

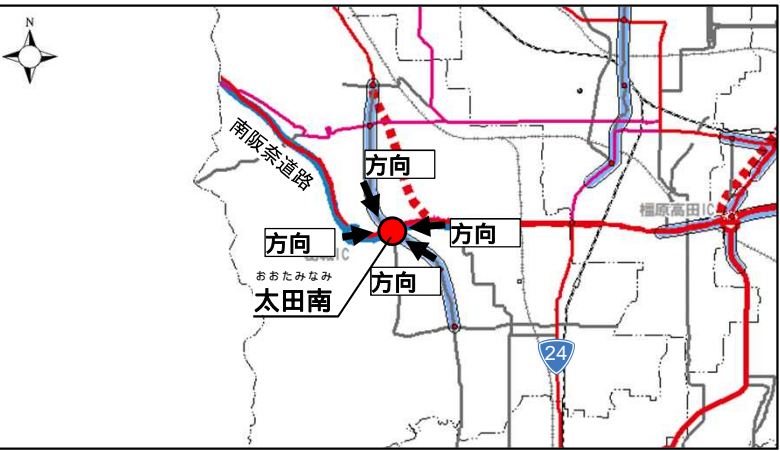
	選定時 H24.9-11	最新 R2.9-11	変化 状況
方向 : 北行	16km/h	20km/h	向上
方向 : 南行	21km/h	23km/h	向上
方向 : 東行	35km/h	38km/h	向上
方向 : 西行	9km/h	15km/h	向上

H24: 民間プローブデータ、R2: ETC2.0データ
太字は対策方向

< 最大交差点通過時間の変化 >

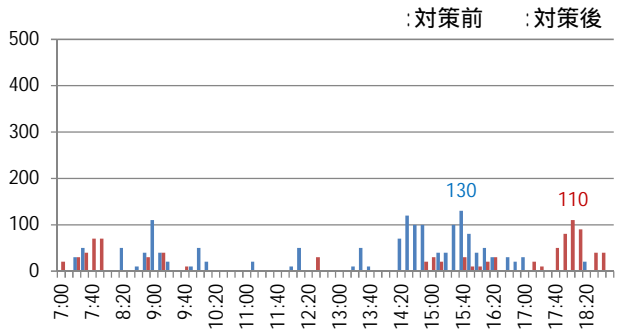
	対策前 H28.10.6(木)	対策後 R2.10.6(木)	変化 状況
方向 : 北行	2分54秒	0秒	減少
方向 : 南行	2分33秒	0秒	減少
方向 : 東行	0秒	0秒	—
方向 : 西行	5分10秒	5分27秒	増加

太字は対策方向



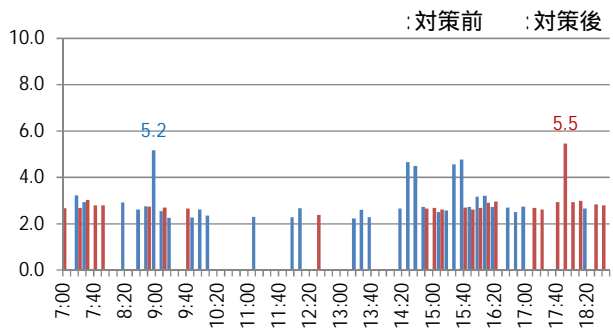
< 時間帯別渋滞長の変化 >

方向 [R165号・西行]



< 時間帯別通過時間の変化 >

方向 [R165号・西行]



令和2年度 第2回 奈良県渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所対策実施状況】

令和3年2月

主要渋滞箇所の対策実施状況

・主要渋滞箇所では、近年、奈良高架橋南詰他7箇所において対策が完了。また、新たに4箇所において渋滞対策を立案。

対策実施状況

●

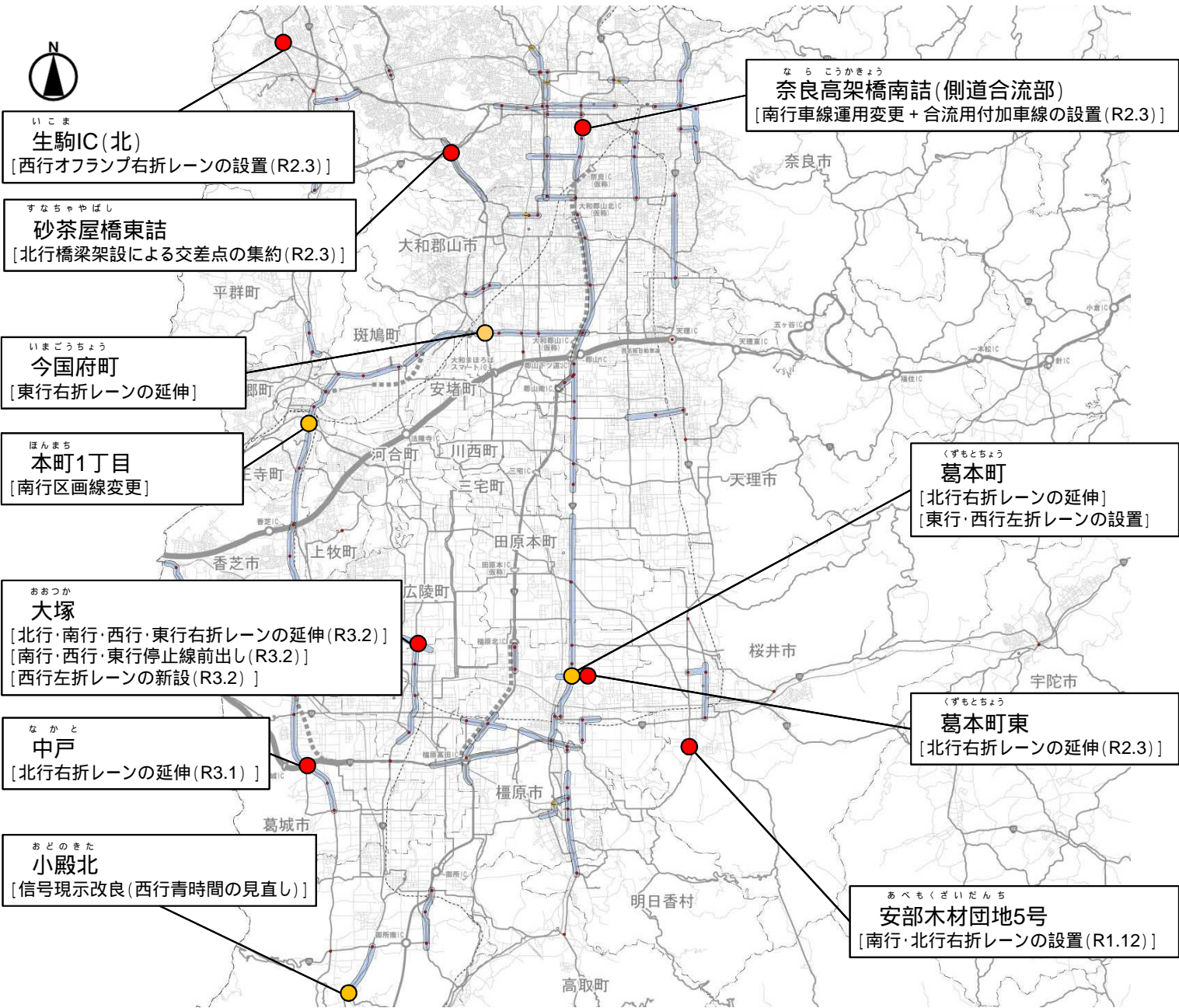
近年、対策が完了した箇所
:7箇所(奈良高架橋南詰(側道合流部)、
砂茶屋橋東詰、葛本町東、生駒IC(北)、
安部木材団地5号、大塚、中戸)

●

今後の対策予定箇所
:4箇所
(本町1丁目、今国府町、葛本町、小殿北)

表示エリア

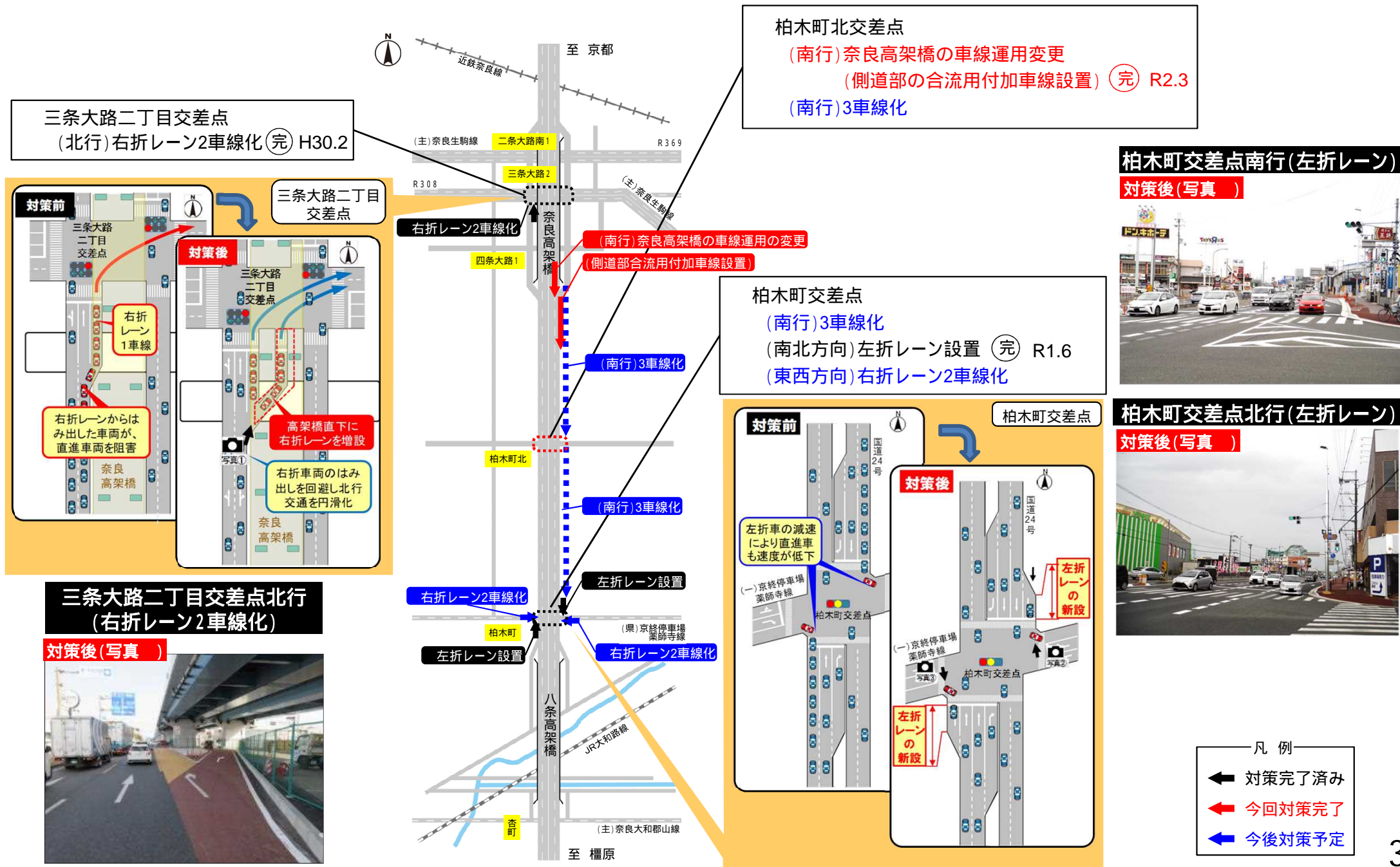
(全主要渋滞箇所を含むエリア)



近年の対策完了箇所

【参考】《奈良市域の渋滞の速効対策実施状況》

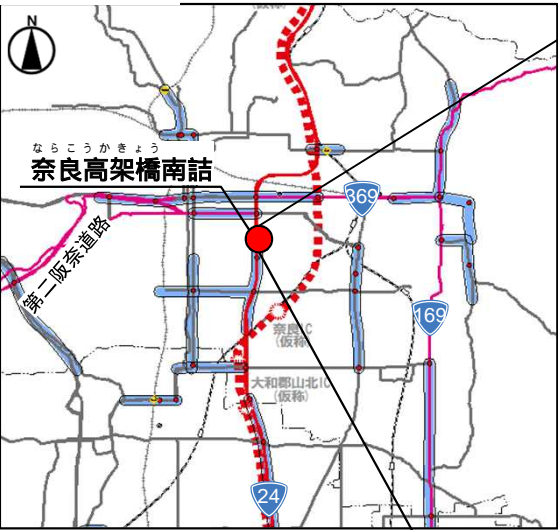
1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、主:R24号)



直近の対策実施箇所

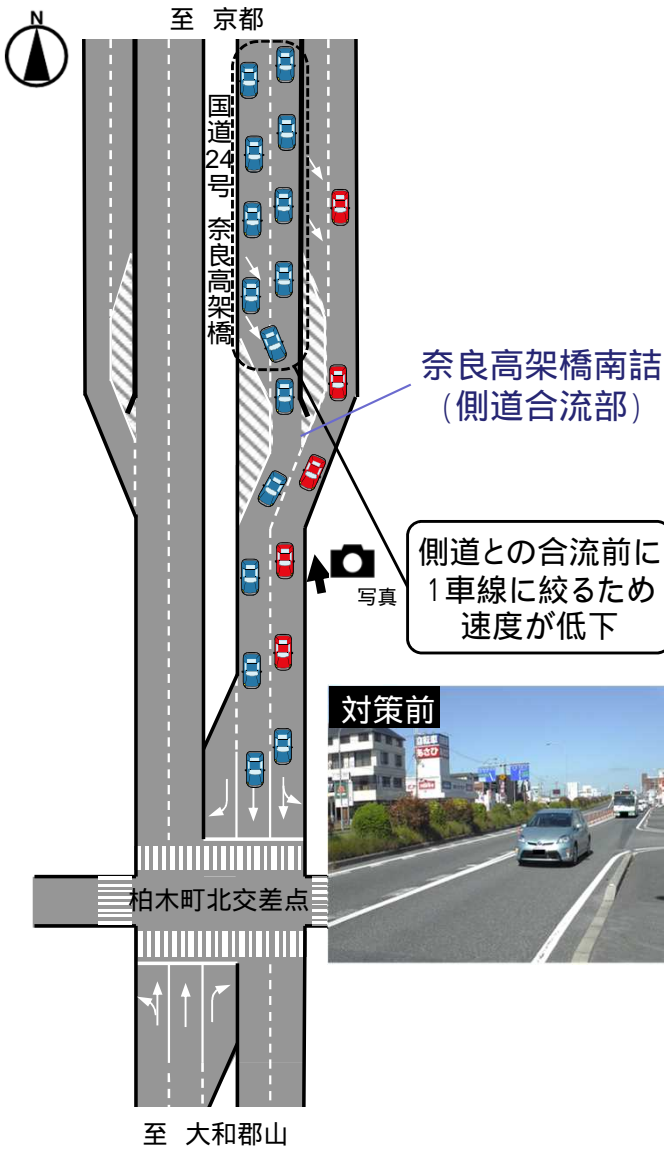
ならこうかきょう なら
1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、主:R24号)

《位置図》

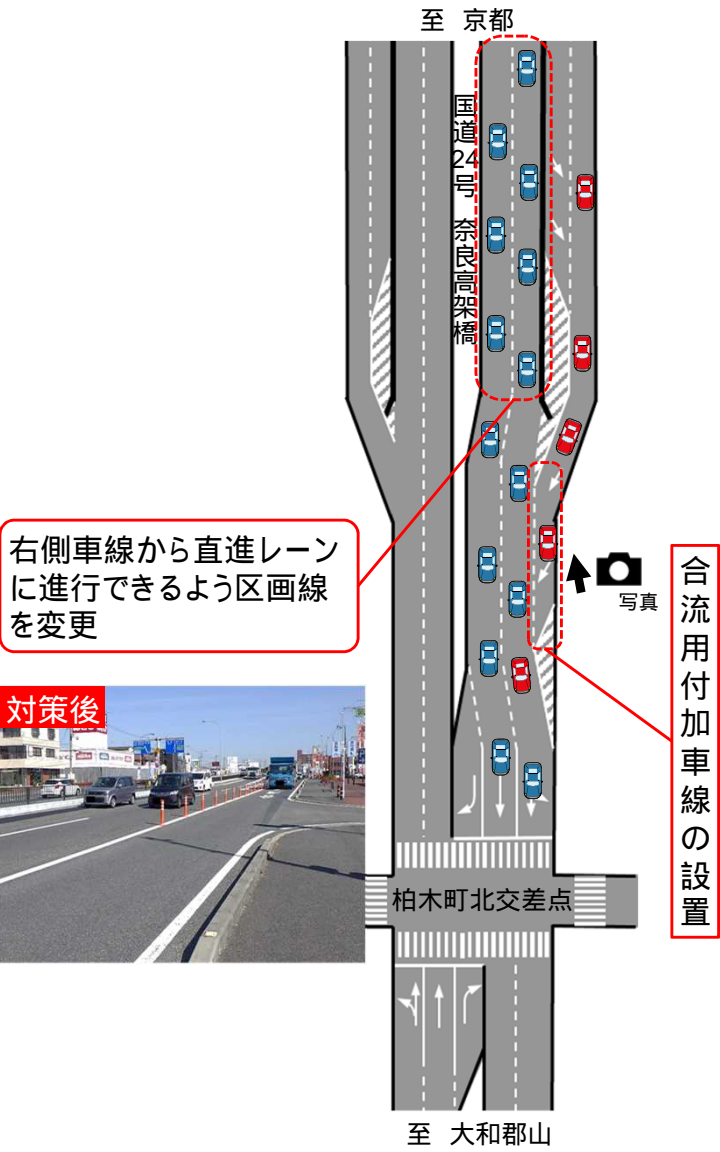


(南行)車線運用変更 + 合流用付加車線の設置 (R2.3)

【対策前】



【対策後】



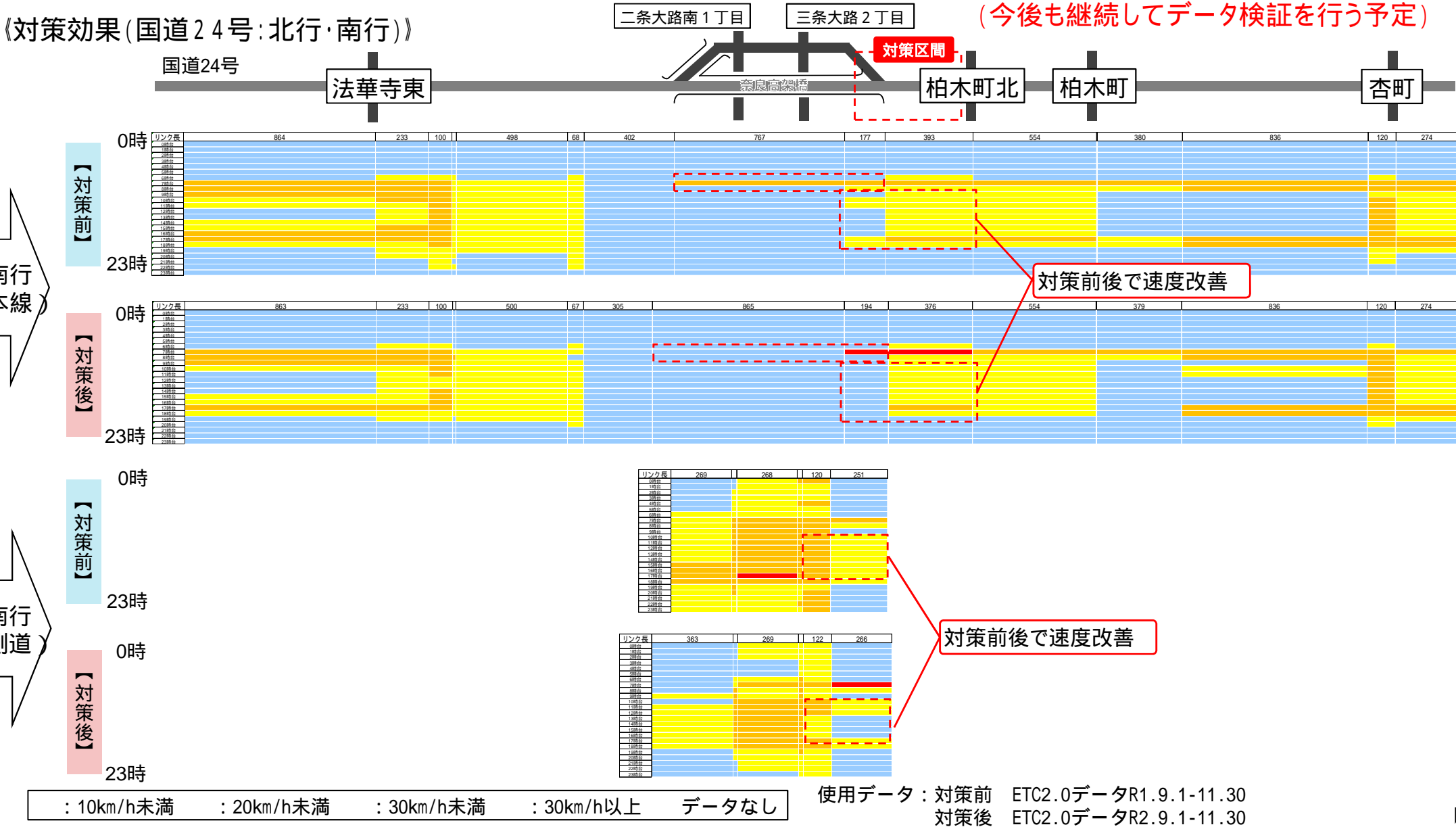
《これまでの経緯》

- ・H29.2: 奈良市域での渋滞速効対策方針の立案
- ・H30.2: 三条大路2丁目で北行右折レーン2車線化
- ・R1.6 : 柏木町で南北行左折レーンの設置
- ・R2.3 : 奈良高架橋南詰で車線運用変更 + 合流用付加車線の設置(今回)

直近の対策実施箇所

1) 奈良高架橋南詰(側道合流部)(奈良市、主:R24号)

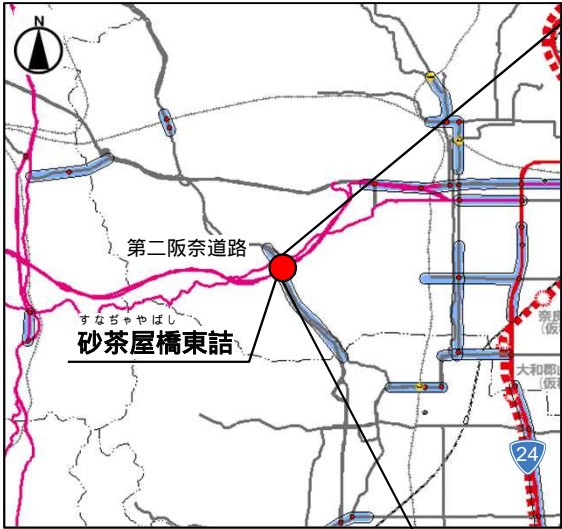
- ・国道24号の奈良高架橋本線部の車線増加及び、本線部と側道部の合流が円滑になり、速度が改善傾向。
- ・一方、新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり



直近の対策実施箇所

すな ぢや ば し な ら ひ ら か た や ま と こ お り や ま
2) 砂茶屋橋東詰(奈良市、主:主要地方道枚方大和郡山線、従:市道)

《位置図》



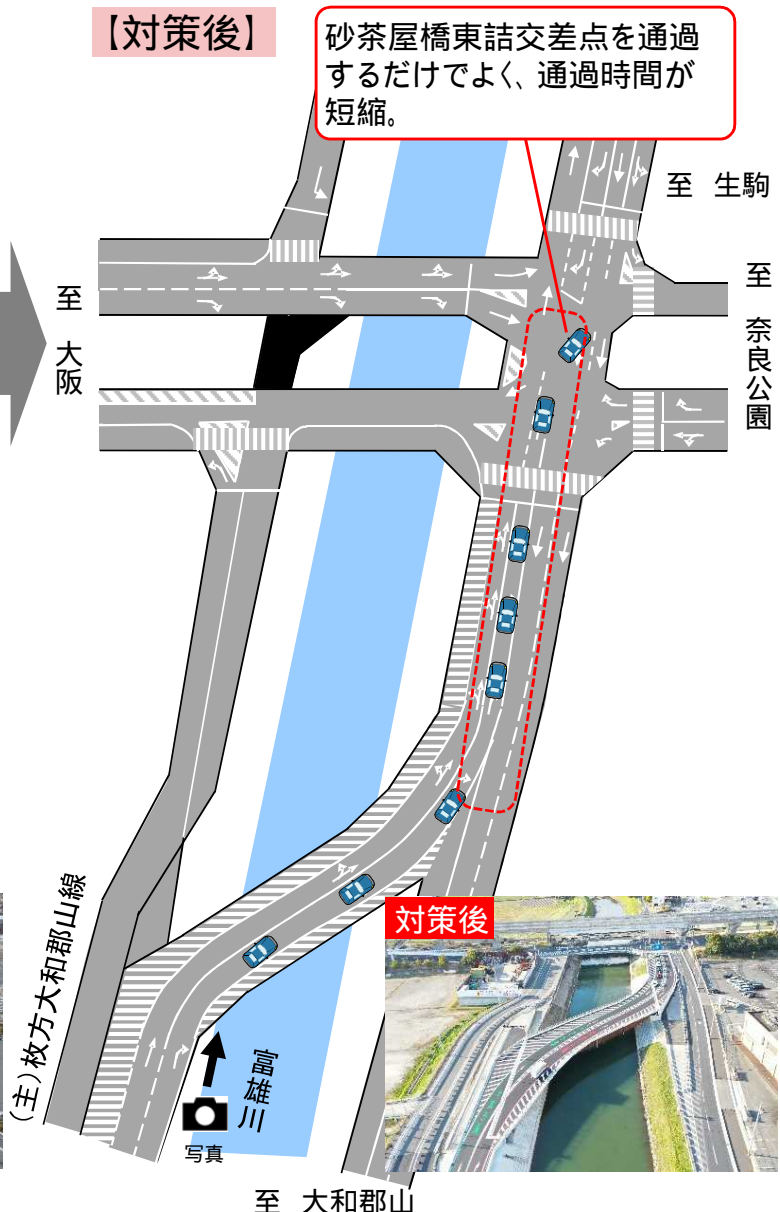
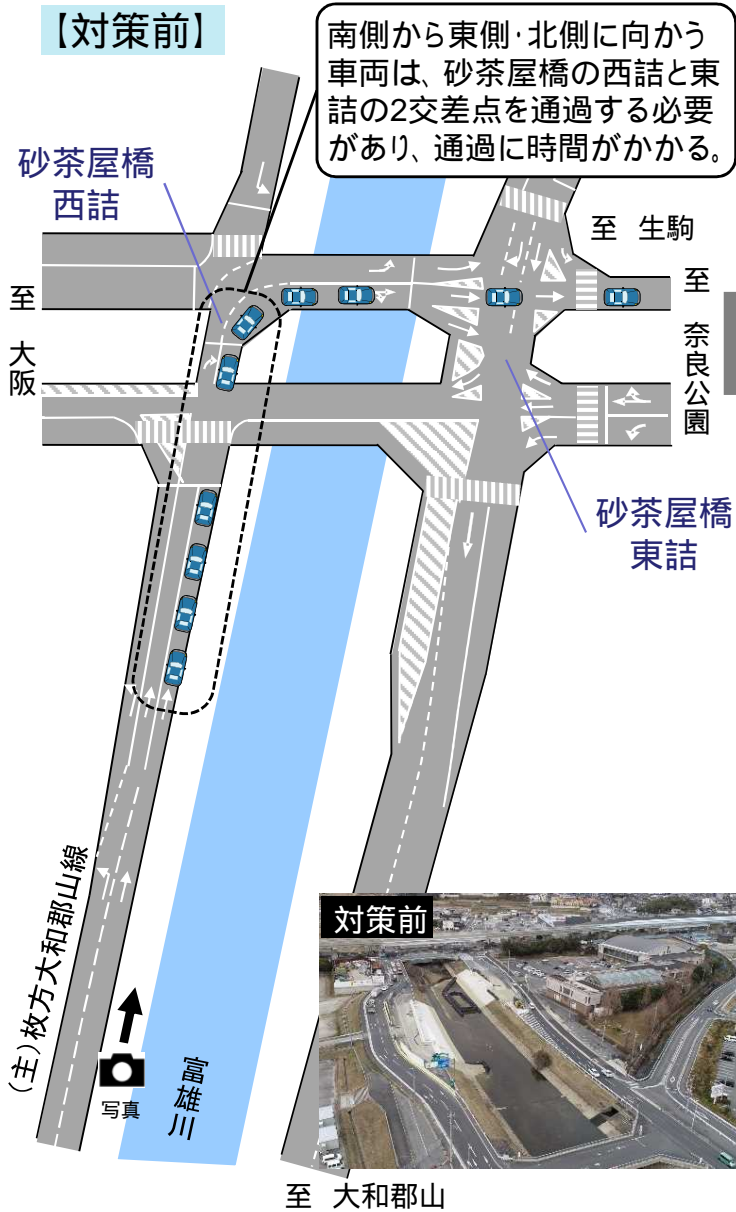
《対策前後の速度状況(平日)》

流入部	平均速度 (R1.9-11)	平均速度 (R2.9-11)
北行	10 km/h	18 km/h
南行	13 km/h	23 km/h

使用データ：ETC2.0データR1.9.1-11.30
R2.9.1-11.30

新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

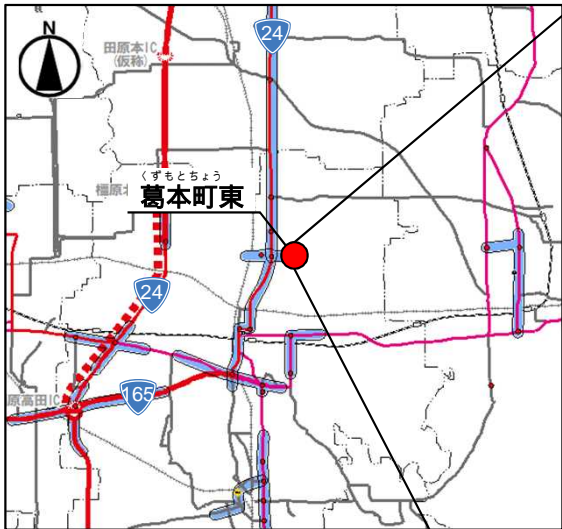
(北行) 橋梁架設による交差点の集約(R2.3)



直近の対策実施箇所

3) 葛本町東(くずもとちょうひがし かしはら) (檀原市、主: 県道中和幹線、従: 市道)ちゅうわかんせん

《位置図》



《対策履歴》

・H29.1東行右折レーン延伸

《対策前後の速度状況(平日)》

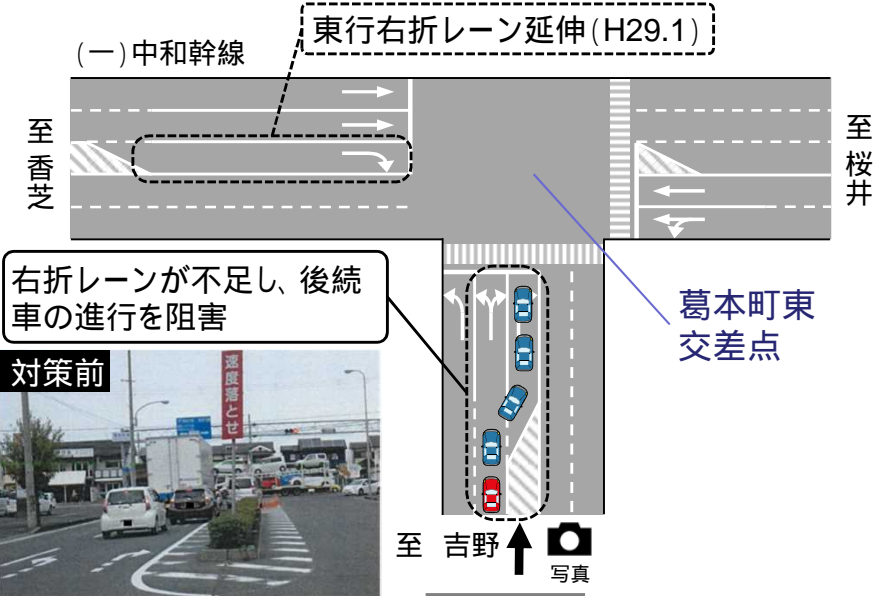
流入部	平均速度 (R1.9-11)	平均速度 (R2.9-11)
東行	12 km/h	13 km/h
西行	11 km/h	13 km/h
北行	—	—

使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
R2.9.1-11.30

新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への
影響が残っている可能性あり

(北行)右折レーンの延伸(R2.3)

【対策前】



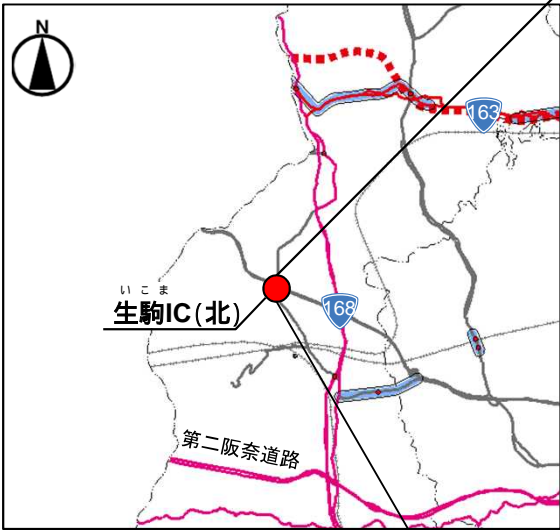
【対策後】



直近の対策実施箇所

4) 生駒IC(北) (生駒市、主: 県道生駒停車場宛木線、従: 市道)

《位置図》



《対策履歴》

・H31.3南行右折レーン延伸

《対策前後の速度状況(平日)》

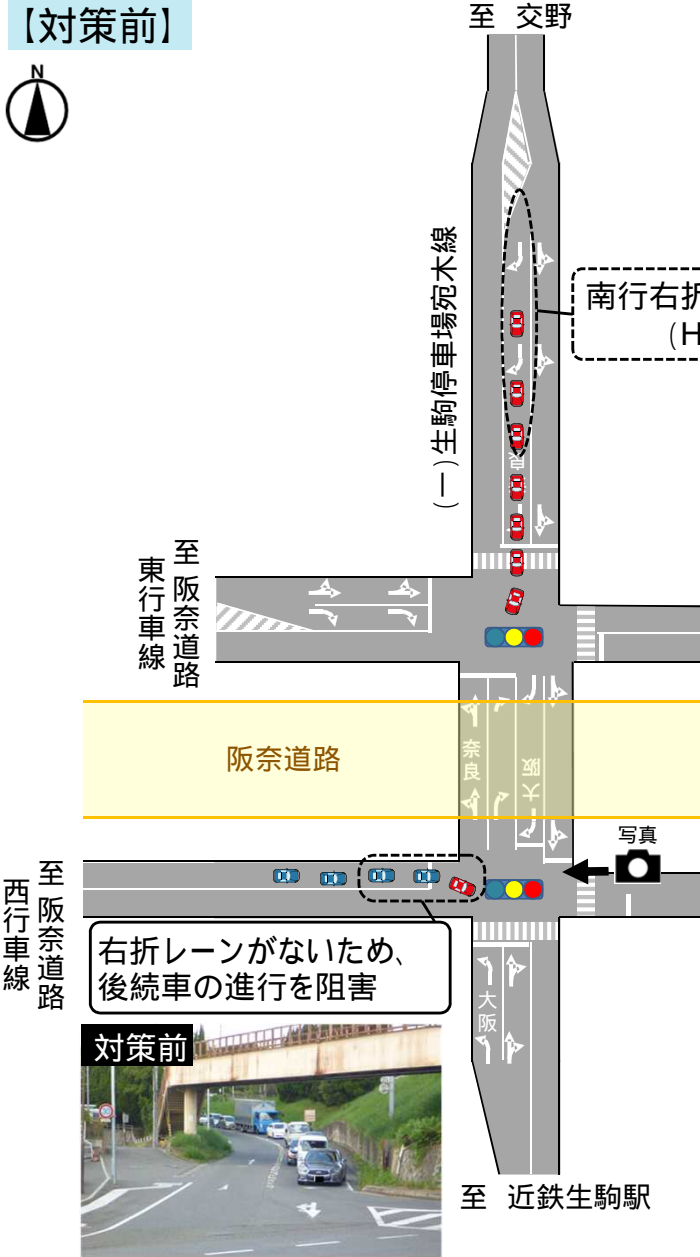
流入部	平均速度 (R1.9-11)	平均速度 (R2.9-11)
北行	13 km/h	17 km/h
南行	12 km/h	15 km/h
東行	6 km/h	6 km/h
西行	—	—

使用データ：ETC2.0データR1.9.1-11.31
R2.9.1-11.31

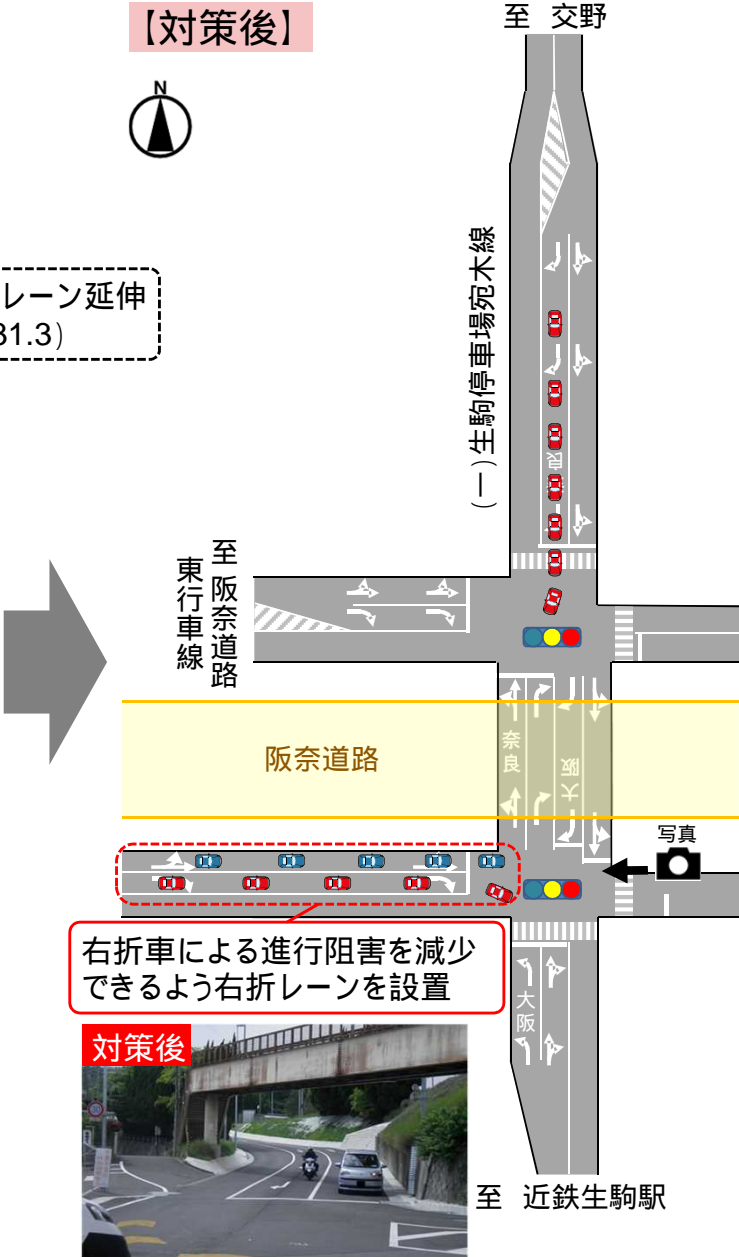
新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

(西行オフランプ) 右折レーンの設置 (R2.3)

【対策前】



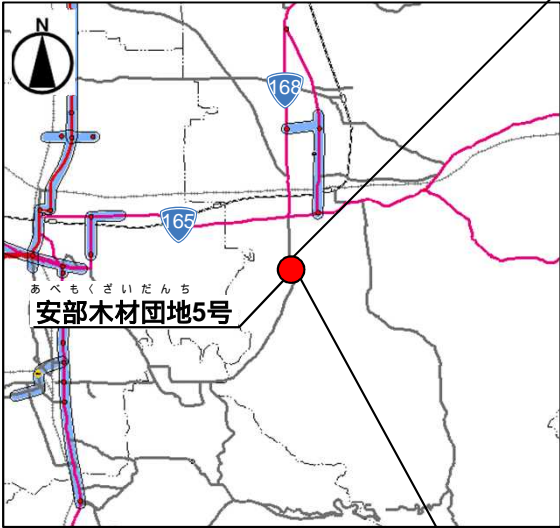
【対策後】



直近の対策実施箇所

5) 安部木材団地5号 (桜井市、主: 主要地方道桜井明日香吉野線、従: 市道)

《位置図》



《対策前後の速度状況 (平日)》

流入部	平均速度 (R1.9-11)	平均速度 (R2.9-11)
北行	13 km/h	14 km/h
南行	18 km/h	17 km/h
東行	—	—
西行	—	—

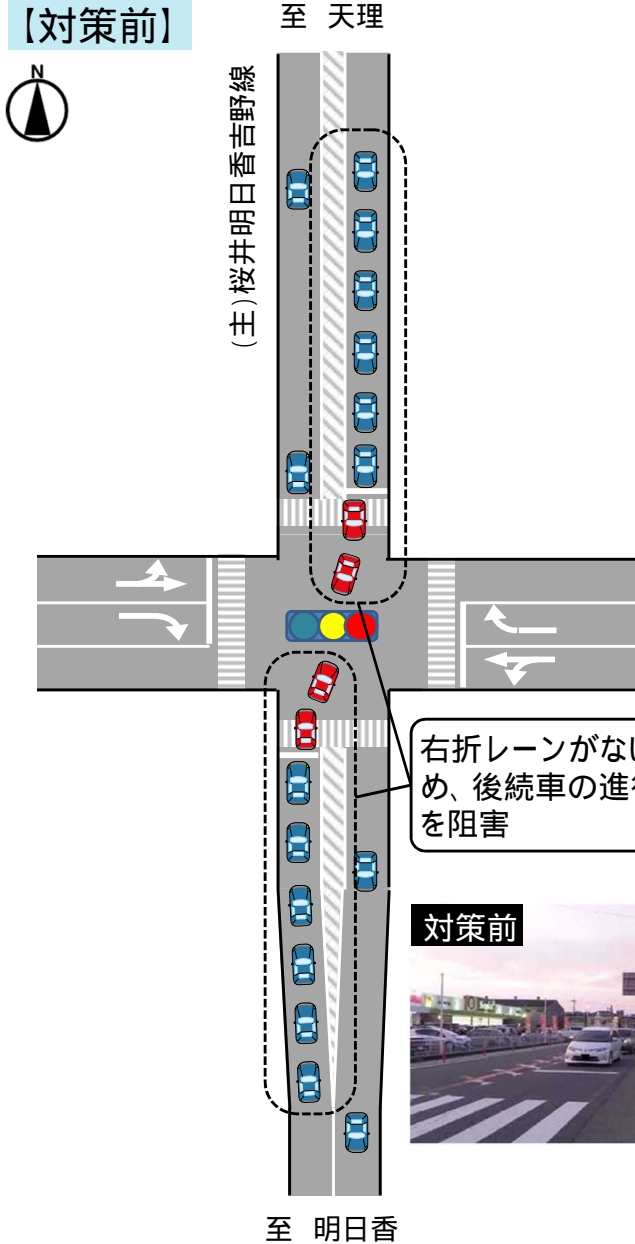
使用データ：ETC2.0データR1.9.1-11.31

R2.9.1-11.31

新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

(北行・南行) 右折レーンの設置 (R1.12)

【対策前】

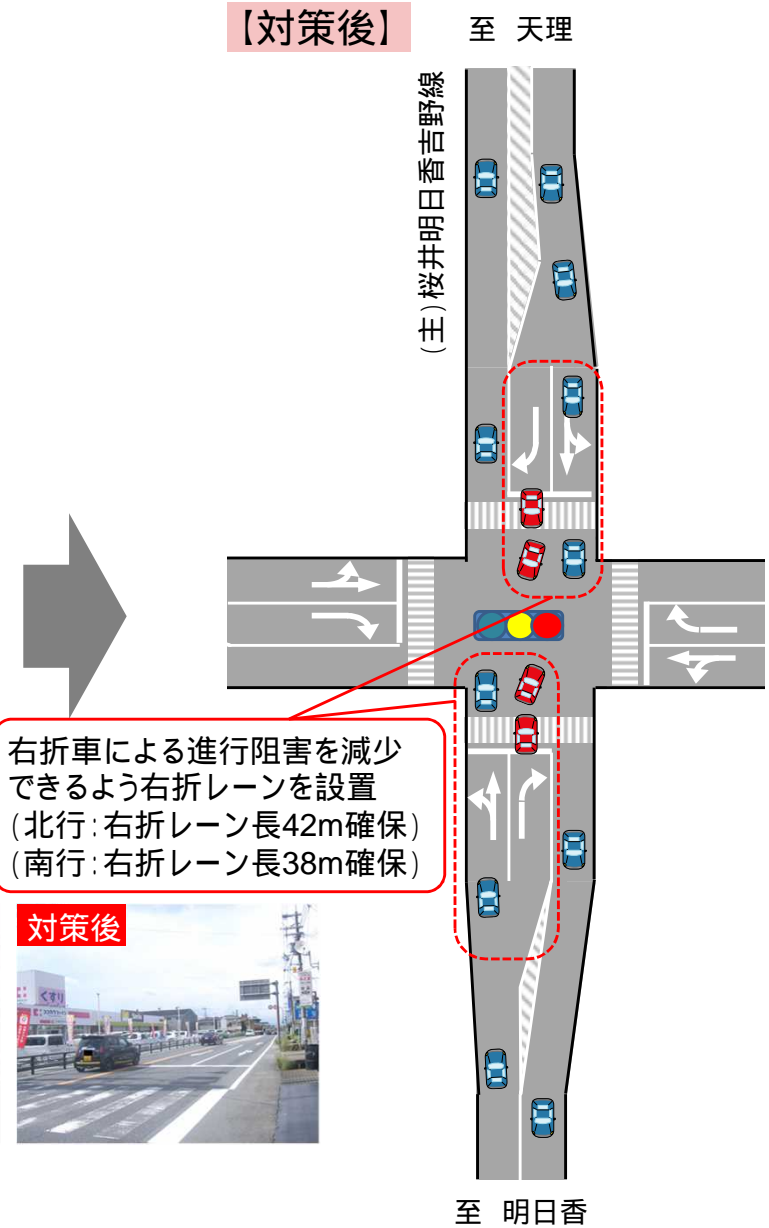


右折レーンがないため、後続車の進行を阻害

対策前



【対策後】



右折車による進行阻害を減少できるように右折レーンを設置
(北行: 右折レーン長42m確保)
(南行: 右折レーン長38m確保)

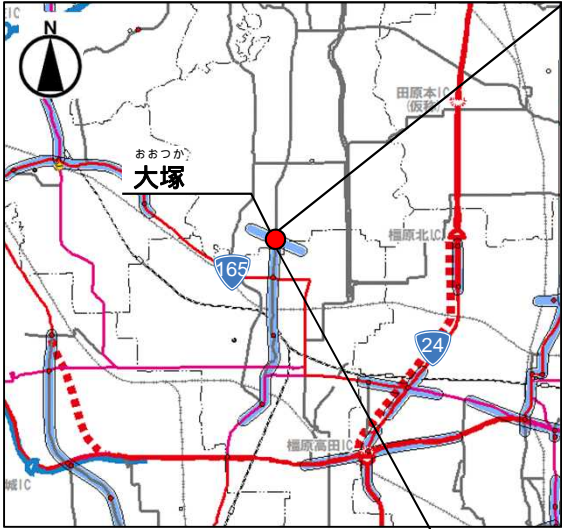
対策後



直近の対策実施箇所

6) 大塚交差点 (広陵町、主: 主要地方道大和高田斑鳩線、従: 県道中和幹線)

《位置図》



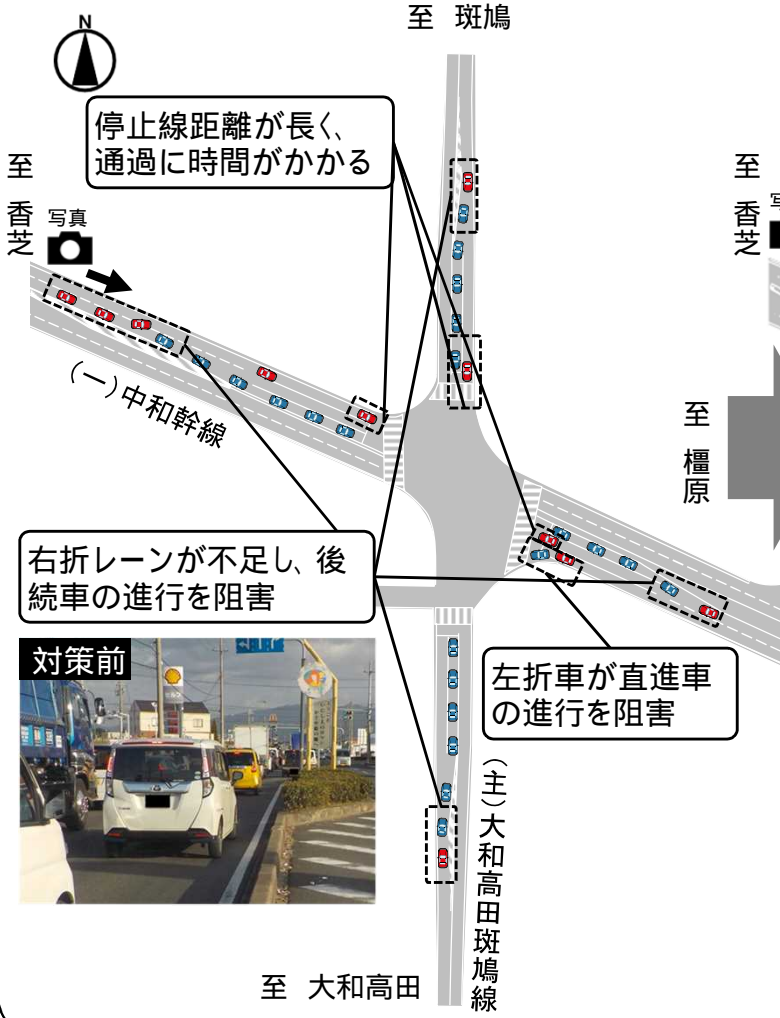
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H28.10.6)
北行	11 km/h	150 m
南行	25 km/h	100 m
東行	10 km/h	60 m
西行	10 km/h	30 m

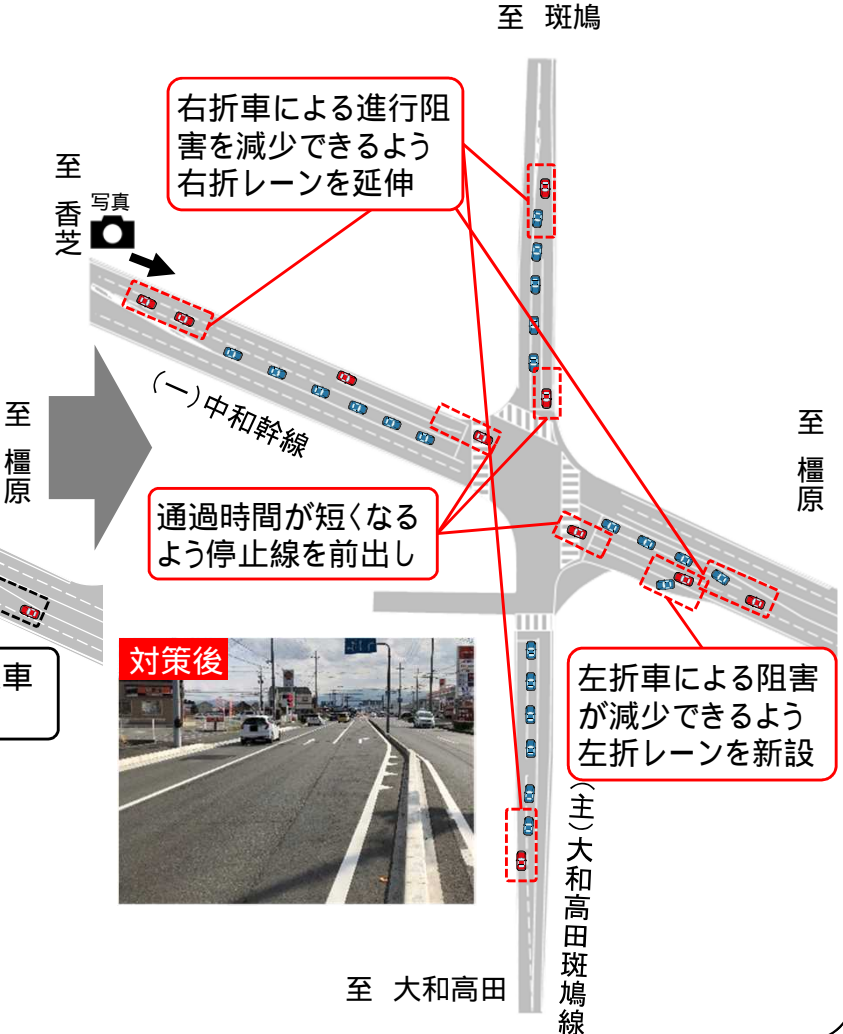
使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
渋滞長調査結果 (H28.10.6)
新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

- (北行・南行・西行・東行) 右折レーン延伸 (R3.2)
- (南行・西行・東行) 停止線前出し (R3.2)
- (西行) 左折レーンの新設 (R3.2)

【対策前】



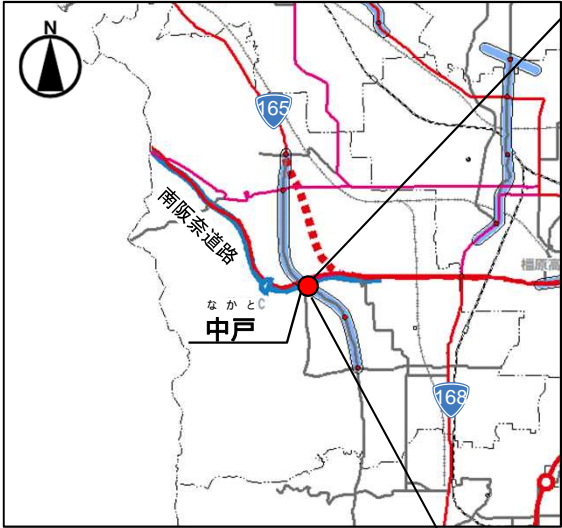
【対策後】



直近の対策実施箇所

7) 中戸交差点 (葛城市、主: 主要地方道御所香芝線、従: 県道寺口北花内線)

《位置図》



《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H21.9.2)
西行	33 km/h	0 m
東行	26 km/h	0 m
北行	12 km/h	50 m

使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
渋滞長調査結果 (H21.9.2)
新型コロナウイルス感染拡大による道路交通への影響が残っている可能性あり

(北行) 右折レーンの延伸 (R3.1)

【対策前】

至 柏原
写真

右折レーンが不足し、
後続車の進行を阻害

対策前

(一) 寺口北花内線

(主) 御所香芝線

至 寺口

至 五條

【対策後】

至 柏原
写真

右折車による進行阻
害を減少できるよう右
折レーンを延伸

対策後

(一) 寺口北花内線

(主) 御所香芝線

至 寺口

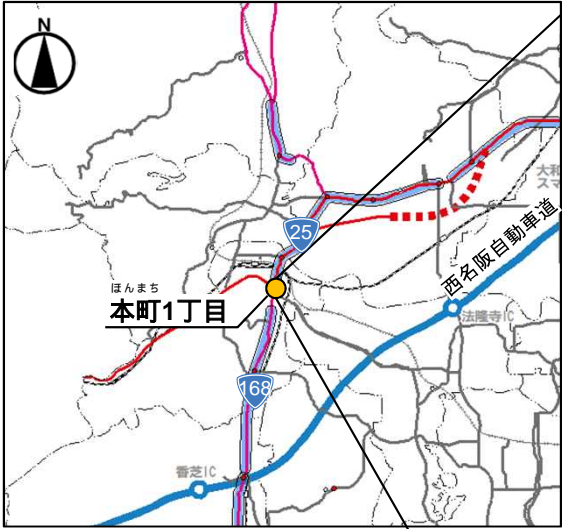
至 五條

今後の対策予定箇所

今後の対策実施予定箇所

1) 本町1丁目交差点(王寺町、主:R25号、従:R168号、主要地方道天理王寺線)

《位置図》



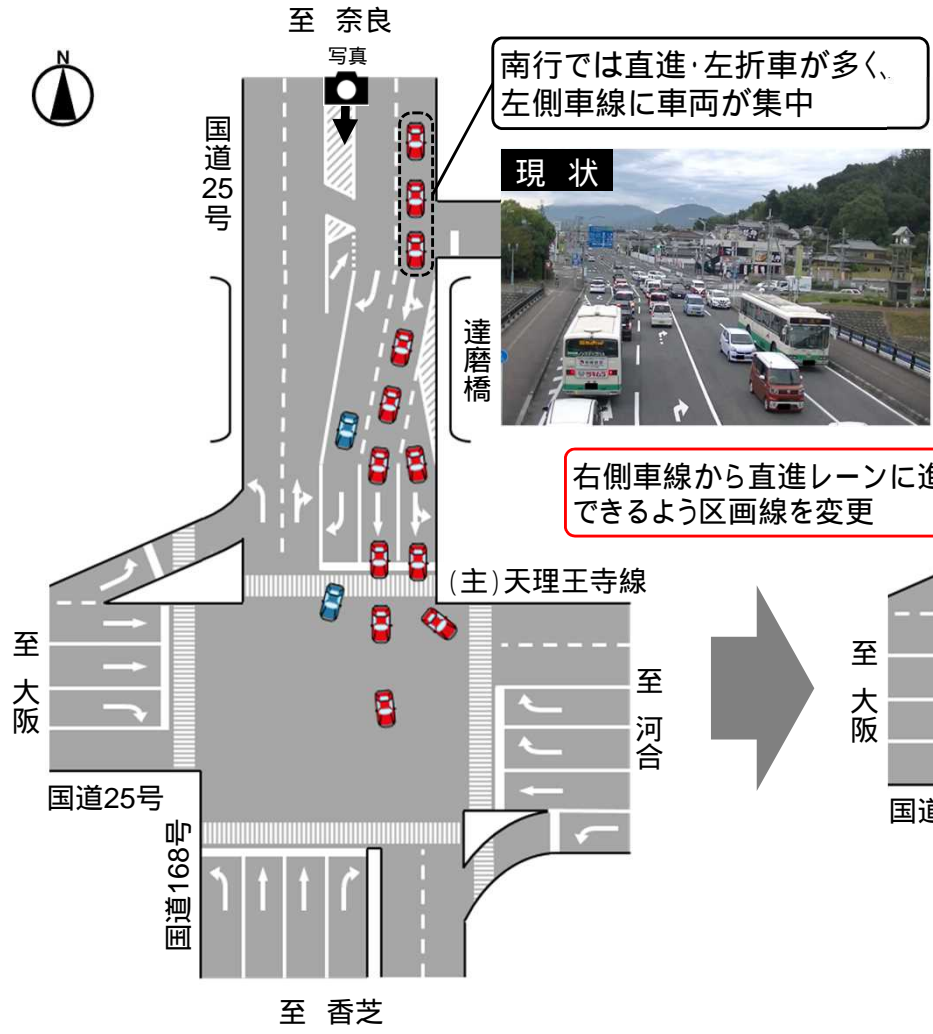
《現状の渋滞状況》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (R1.11.19)
北行	14 km/h	410 m
南行	10 km/h	130 m
東行	15 km/h	50 m
西行	15 km/h	420 m

使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
渋滞長調査結果（R1.11.19）

(南行) 区画線変更

【現状】



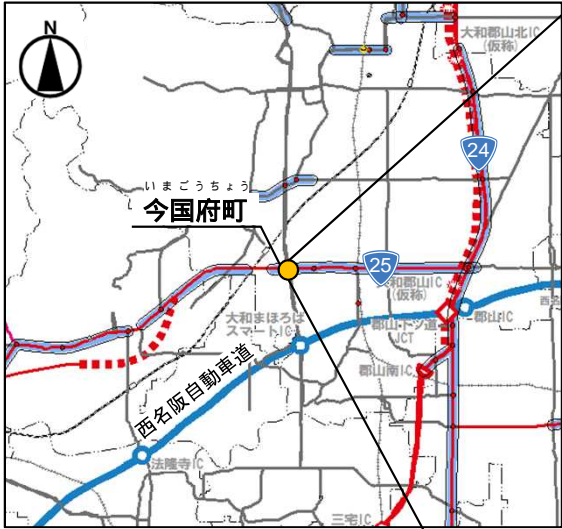
【対策案】



今後の対策実施予定箇所

2) 今国府町交差点いまごうちょう(今国府町いまごうちょう、主：R25号、従：やまとこおりやまこうりょう県道大和郡山広陵線)

《位置図》



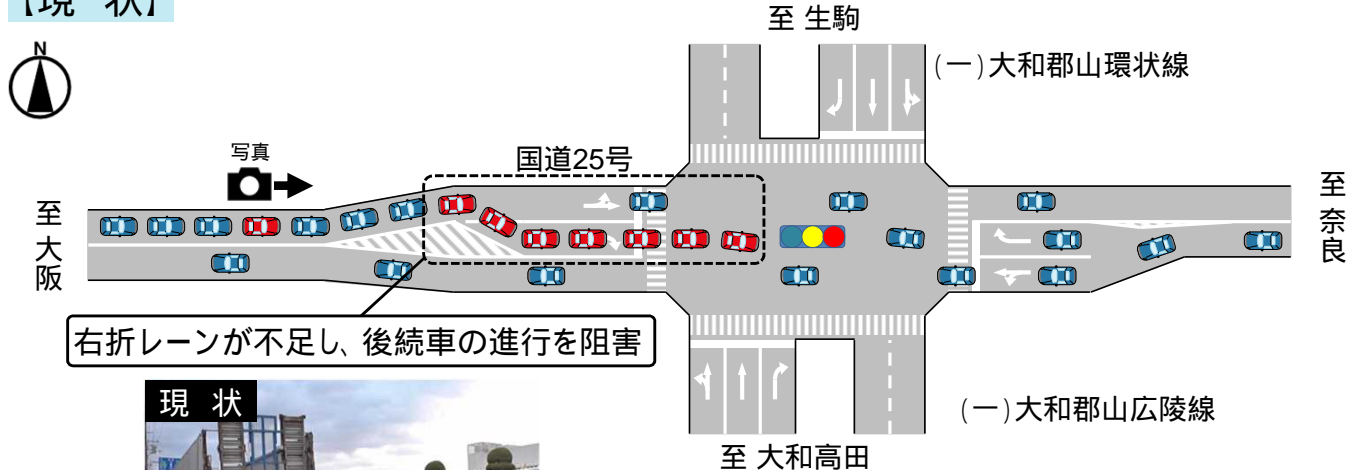
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H27.2.25)
北行	7 km/h	330 m
南行	8 km/h	210 m
東行	15 km/h	250 m
西行	16 km/h	200 m

使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
渋滞長調査結果 (H27.2.25)

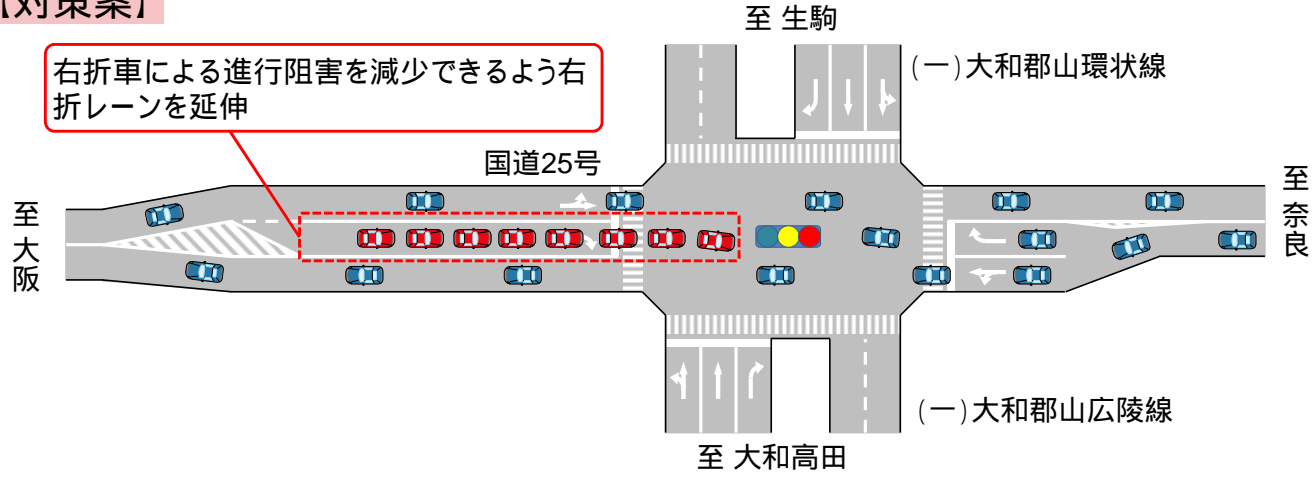
(東行) 右折レーンの延伸

【現状】



【対策案】

右折車による進行阻害を減少できるように右折レーンを延伸

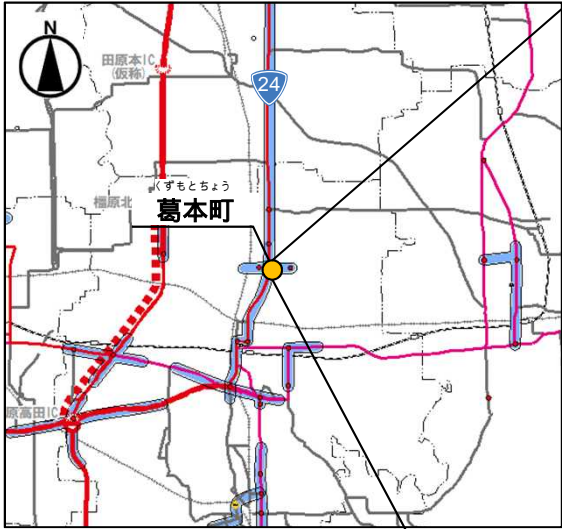


今後の対策実施予定箇所

道路利用者会議
要望箇所

3) 葛本町交差点(くずもとちょう かしはら ちゅうわかんせん) (檀原市、主：R24号、従：県道中和幹線)

《位置図》



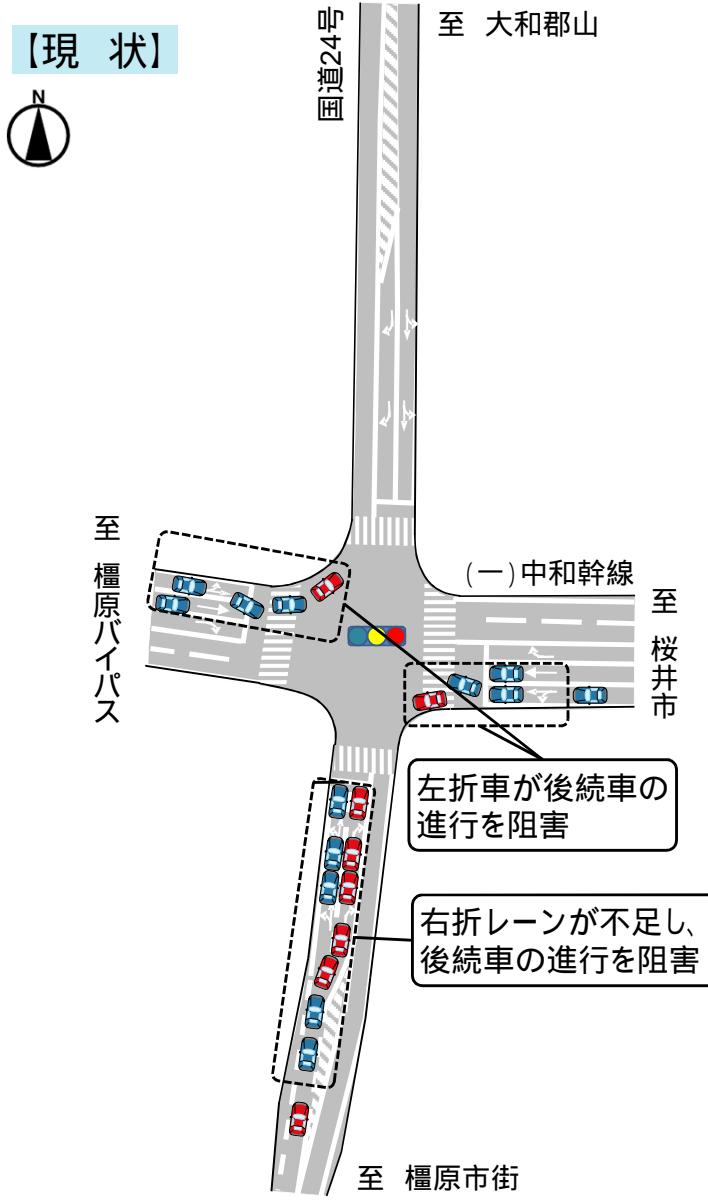
《現状の渋滞状況(平日)》

流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (H29.11.26)
北行	15 km/h	50 m
南行	12 km/h	500 m
東行	8 km/h	180 m
西行	9 km/h	80 m

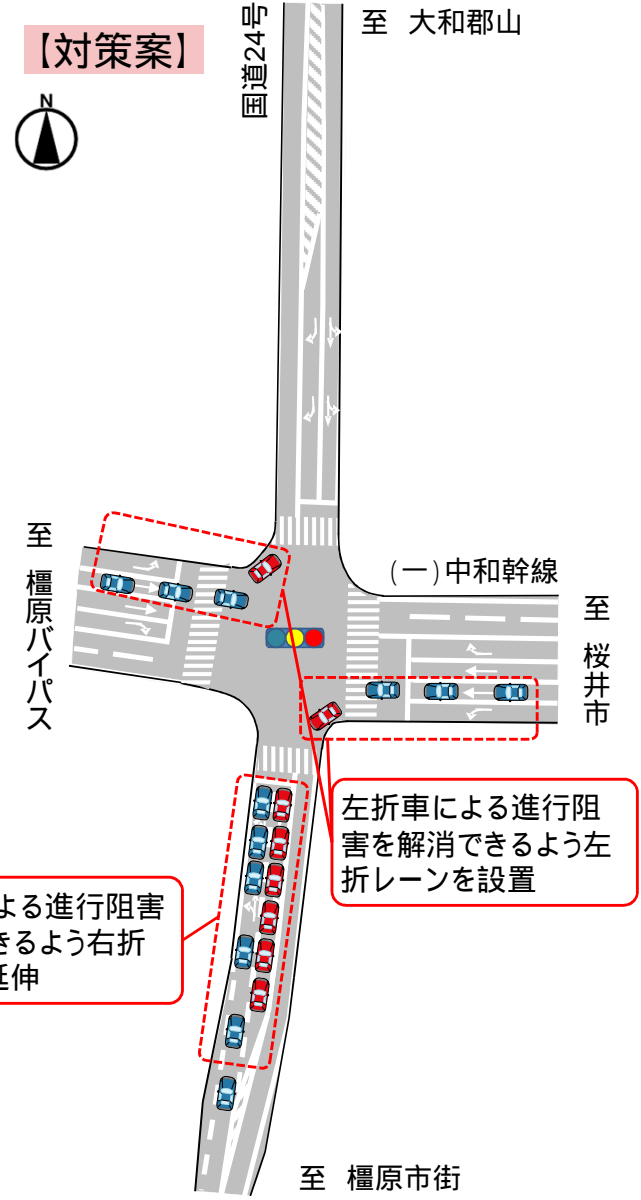
使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
渋滞長調査結果 (H29.11.26)

(北行) 右折レーンの延伸
(東行・西行) 左折レーンの設置

【現 状】



【対策案】



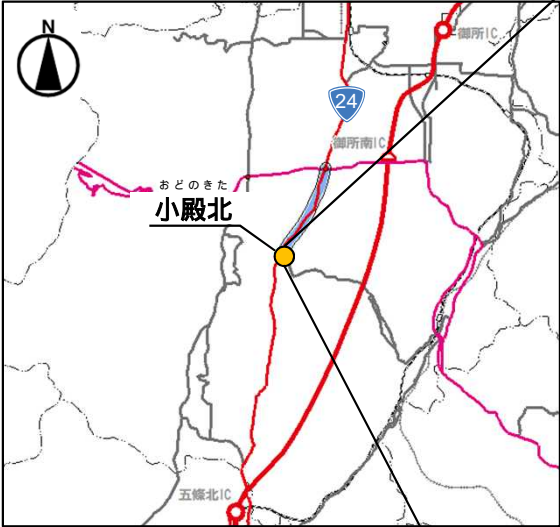
対策内容は現在検討中。

今後の対策予定箇所

お どの き た こ ぜ こ せ お の の

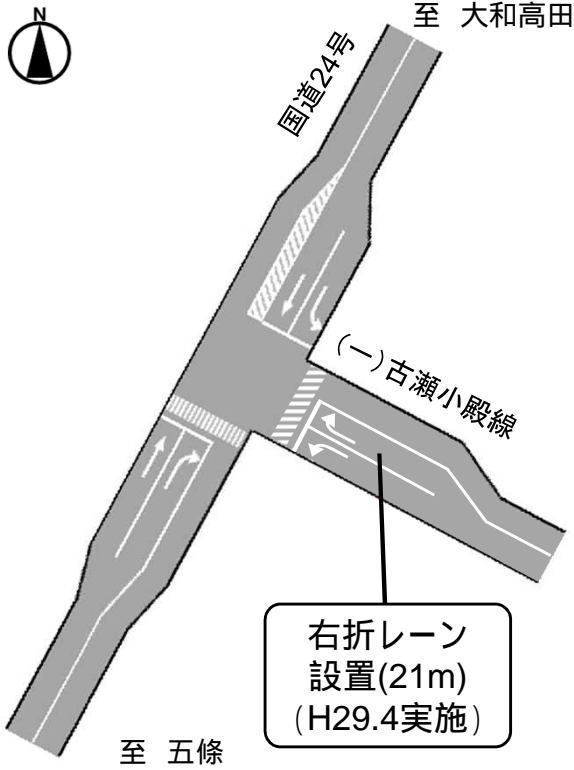
4) 小殿北交差点(御所市、主:R24号、従:県道古瀬小殿線)

《位置図》

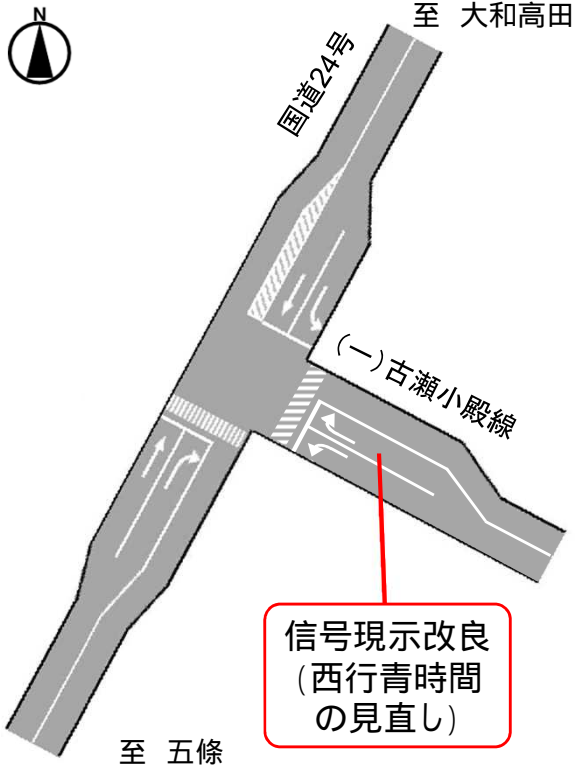


信号現示改良(西行青時間の見直し)

【現 状】



【対策案】



《現状の渋滞状況(平日)》

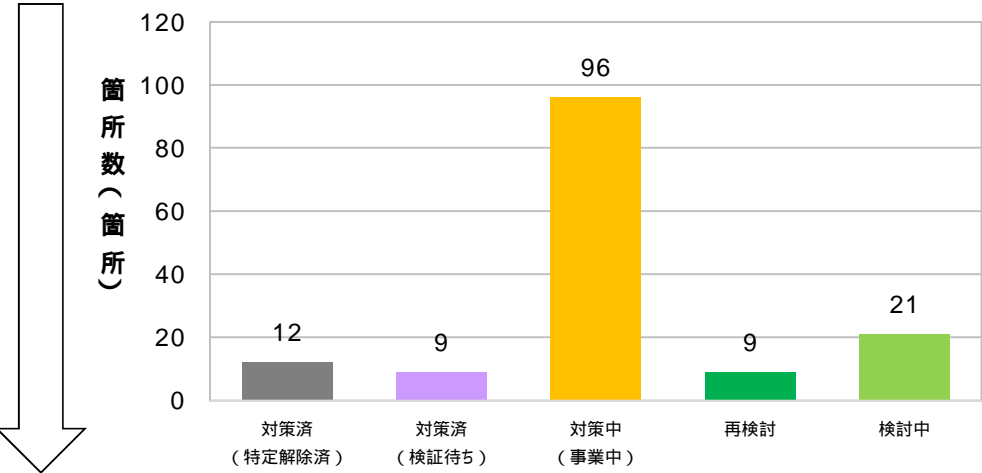
流入部	平均速度 (R2.9-11)	最大渋滞長 (R1.11.27)
北行	46 km/h	0 m
南行	41 km/h	0 m
西行	12 km/h	120 m

使用データ：ETC2.0データR2.9.1-11.30
渋滞長調査結果 (R1.11.27)

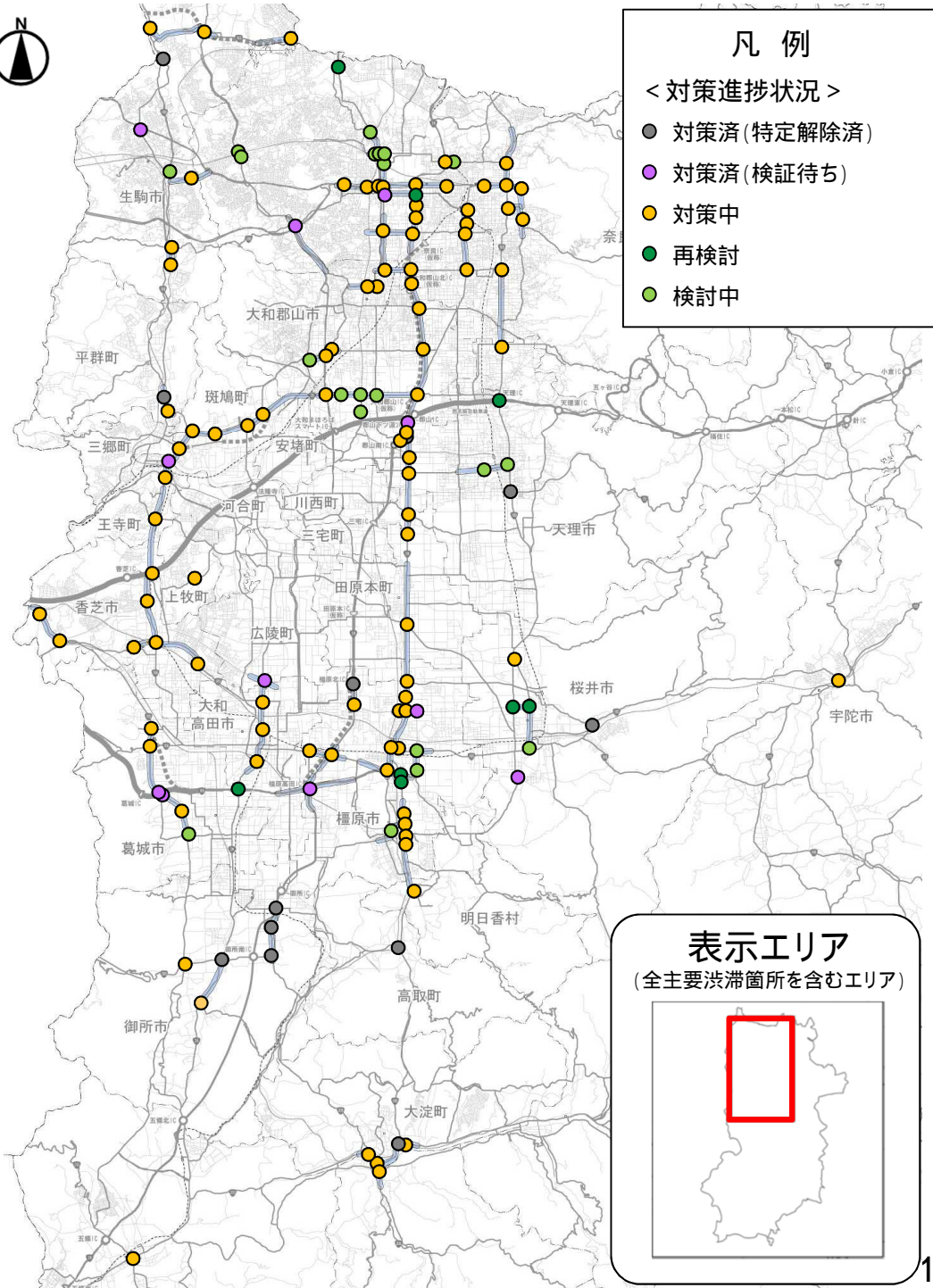
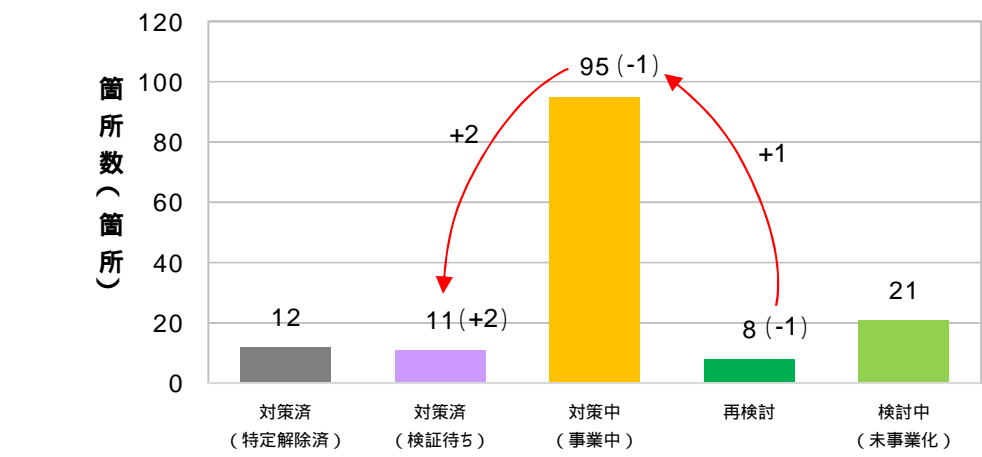
最新の対策進捗状況

・モニタリング5箇所はモニタリング継続となったため、継続して調査やデータの蓄積を実施し、モニタリングを行う。

前回協議会時
(R2.7)の状況



現時点
(R3.2)の状況



凡 例

< 対策進捗状況 >

- 対策済 (特定解除済)
- 対策済 (検証待ち)
- 対策中
- 再検討
- 検討中

表示エリア
(全主要渋滞箇所を含むエリア)

令和2年度 第2回 奈良県渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所における交通需要マネジメント】

令和3年2月

主要渋滞箇所における交通需要マネジメント

- ・奈良中心市街地の交通渋滞や環境悪化などへの対応に向け、奈良県及び市が主催の協議会の中で「奈良中心市街地公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という)」を策定。(奈良中心市街地公共交通活性化協議会)
- ・連携計画の中では、市街地の観光渋滞の緩和を行うべく「旅行速度の向上」を計画目標としており、対策として観光交通の減少を目的に、公共交通の利用向上(自動車から公共交通へ転換)に向けた取組を実施し、渋滞協議会でも渋滞対策を推進している
- ・国道369号「大宮通り」において、旅行速度の向上による計画目標の達成を目指している。
- ・渋滞協議会では、「ハード面」での対策により発現する効果検証等を実施してきたが、今後、連携計画を元に行っている”交通需要マネジメント”対策を、国道369号「大宮通り」の渋滞対策の一環として対策効果の検証を実施。

交通需要マネジメント取組概要



ぐるっとバス

土日祝を中心に毎日運行
「氷室神社・国立博物館」停留所のスキップ運行を1年間試行(大宮通り、奈良公園ルート)
「大和西大寺駅南口」停留所を新設(大宮通りルート)

木簡型一日乗車券

公共交通による奈良中心市街地の観光周遊促進策として、奈良市街地内のバスが一日乗り放題となる「木簡型一日乗車券」を販売

P&R (パーク＆ライド)

交通渋滞の緩和のため、P&R駐車場を開設
奈良市役所駐車場(無料、春期・秋期)
国道24号高架下駐車場(無料、春期・秋期)
奈良市営JR奈良駅駐車場(有料、期間指定なし)
奈良県コンベンションセンター駐車場(有料、期間指定なし)

奈良中心市街地公共交通活性化協議会資料(R3.1.18)より一部抜粋

今後の取組(案)

奈良中心市街地公共交通活性化協議会

- ・「旅行速度の向上」を目的に設定している、計画目標 平均旅行速度20km/h以上の検証
- 7～19時の12時間平均旅行速度
- 対象区間は奈良公園と平城宮跡などの主要な観光施設へのアクセス道である「大宮通り(R24号東側)」



奈良県渋滞対策協議会

- ・国道369号「大宮通り」における主要渋滞箇所の渋滞などの状況変化を確認、検証。
- ・状況変化の結果を踏まえ、必要であれば新たな対策の検討等を実施